И.Д. ПАПАНИН

ЛЁД И ПЛАМЕНЬ

В огне и холоде тревог —
Так жизнь пройдет...

МОСКВА
ИЗДАТЕЛЬСТВО ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
1977



И.Д.ПАПАНИН

ЛЕД И ПЛАМЕНЬ

91(09)
П 17

Папанин Иван Дмитриевич.
П17 Лед и пламень. М., Политиздат, 1977.
416 с. с ил.

Автор этой книги, дважды Герой Советского Союза, кавалер восьми орденов Ленина, известен всему миру как начальник первой в мире дрейфующей станции «Северный полюс-1».

И. Д. Папанин рассказывает в своей книге о том, как под руководством партии и правительства осваивался Северный морской путь и обживались районы Крайнего Севера, об удивительных людях — ученых, моряках, летчиках, чьими трудами были покорены эти суровые края; о том, как создавался советский научный флот и какие проблемы решают сегодня наши ученые, осваивая Мировой океан.

П $\frac{10604-169}{079(02)-77}$ Б3—23—75—77 91(09)

Заведующая редакцией *А. Т. Шаповалова*

Редактор *Р. В. Короленко*

Младшие редакторы *Н. М. Жилина, Л. В. Масленникова*

Художник *Е. А. Андрусенко*

Художественный редактор *В. А. Тогобицкий*

Технический редактор *Н. П. Межерицкая*

ИБ № 1002

Сдано в набор 30 июня 1977 г. Подписано в печать 2 ноября 1977 г. Формат 60×84$^{1}/_{16}$. Бумага типографская № 1. Условн. печ. л. 25,78. Учетно-изд. л. 28,90. Тираж 300 000 (150 001—300 000) экз. А 00156. Заказ № 2262. Цена 1 р. 20 к.

Политиздат. 125811, ГСП, Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Ордена Ленина типография «Красный пролетарий». Москва, Краснопролетарская, 16

НАЧАЛО

Один из районов Севастополя — Корабельная сторона — был в конце прошлого века отдаленной окраиной города. Исполосованная балками Корабельная сторона лежит на берегу Северной и Южной бухт; она словно самой природой предназначена для стоянки крупных судов: и в шторм здесь сравнительно тихо.

Ну, а тогда, в конце девяностых годов, здесь было тихо почти всегда: море, горы, зеленые скаты холмов. Красиво.

У каждой балки было свое название. В одной из них — Аполлоновой — находилось наше жилище, где я и родился 26 ноября 1894 года.

Аполлон у древних греков был богом красоты. Нашу же балку так назвали словно в насмешку. Видно, в минуту безудержного веселья пришло в голову какому-то досужему остряку так окрестить ее. Но Аполлонова так Аполлонова. А название Корабельная сторона понятно и без объяснений. На Корабушке, Корабелке селился простой люд. В основном это были рабочие морского завода и матросы — те, кто обслуживал корабли, и те, кто на них плавал.

Народ это был неприхотливый, простой, жил в открытую — все было на виду. Да и как иначе, если дома-курятники — по-другому не назовешь — теснились бок о бок, щели в стенах в палец, слышимость отличная. Корабушка секретов и не признавала. Заборов она не знала. Собак на цепи — тоже. Собаку, если она на привязи, кормить надо, а жили впроголодь.

Жили дружно, каждый, чем мог, старался подсобить соседу. Оно и понятно: богатство рождает зависть, разъединяет; нужда сплачивает.

На Корабелке считалось зазорным взять хоть копейку, если помог кому погреб соорудить или крышу подлатать. Шло это не только от бедности. Дружба, спайка — древняя моряцкая традиция.

Истые дети Аполлоновой балки, мы не обращали внимания на всю грязь и неустроенность окружающего. Особенно грязно было во время ливней, но мы, мальчишки, были им рады. Не только потому, что можно было пускать кораблики. Потоки воды выносили всякую всячину, в том числе металлические изделия. Как мы радовались, когда находили медные и латунные обломки — пластинку, дверную ручку...

Платили за фунт меди 10 копеек. Два фунта наберешь — получаешь, по нашим понятиям, целый капитал — 20 копеек. То-то матери радость!

В нашей семье было девять детей. Выжило шестеро. За стол мы садились все сразу, ставилась на стол большая миска. Отсутствием аппетита никто не страдал, чуть зазеваешься — увидишь дно. Вот все и старались, ложки мелькали с молниеносной быстротой.

Не помню случая, чтобы кого-то из нас приходилось уговаривать: «Ложку за маму, ложку за папу, ложку за бабушку...» Даже самые маленькие и те относились к еде с уважением и никогда не говорили: «Я этого не хочу, хочу того-то». Закон для всех был простой: что на стол поставили — ешь. Не хочешь, вылезай из-за стола, больше ничего не получишь. Никто никогда от еды не отказывался, все с надеждой смотрели на мать — не будет ли добавки?

Мать моя, Секлетинья Петровна, самый дорогой мой человек, терпеливо несла свой тяжкий крест. Была она ласковая и безропотная, работящая и выносливая. От нее было приятно получать даже шлепок. Но прежде чем рассказывать о матери, напишу кратко об отце.

Уже став взрослым, прочел как-то потрясшую меня до глубины души горькую фразу Чехова: «В детстве у меня не было детства». У меня — то же самое.

Мой отец, сын матроса, рано узнал, почем фунт лиха, с детства видел только нужду. Был самолюбив и очень страдал оттого, что он, Дмитрий Папанин, отличавшийся богатырским здоровьем — прожил отец девяносто шесть лет,— многое умевший, на поверку оказывался едва ли не беднее всех.

Думается мне, надломил его флот. Семь лет отслужил он матросом. Вспыльчивый, болезненно воспринимавший даже самые незначительные посягательства на свою независимость, он часто бывал бит. У боцманов, рассказывал отец, кулаки пудовые: не так посмотрел — в ухо. Офицеры тоже занимались мордобоем. Семь лет муштры вынести могли только сильные духом. Слабые же утешение искали в чарке, тем более что полагалась и казенная: выпьют — и вроде бы полегчает.

После действительной службы на флоте отец работал баржевым матросом — развозил по военным кораблям воду. Заработки были нищенскими, и бедствовала наша семья отчаянно.

Говорят, голь на выдумки хитра. Построили мы наше жилище так: по Аполлоновой балке проходил старый водопроводный виадук, по которому поступала вода на Морской завод. Виадук — сооружение арочное. Одну из арок и облюбовали. Две стены — готовые, потолок тоже есть. Поставили одну стену, прорубили в ней окно, потом второе. Во второй стене прорубили два окна — одно над другим — и дверь. Жилье было двухэтажным. Сначала попадали на второй этаж, а оттуда — по старому корабельному трапу — на первый, универсального назначения: это и кухня, и кладовая, и столовая, и баня, и прачечная, и спальня всех детей и бабушки — она укладывалась спать на сундуке. Отец с матерью жили наверху.

Обстановка была спартанская. Стульев мы не знали, сидели на лавках, табуретках. Освещение по вечерам — семилинейная керосиновая лампа. Я уже лет с пяти научился и заливать керосин, и менять фитиль, чистить стекла. Потом, на станции «Северный полюс-1», это мне очень пригодилось.

Лампу зажигали ненадолго: экономили керосин. Зимой нас спать укладывали раньше, а летом домой загнать не могли: с утра до ночи мы пропадали на море.

* * *

Детство наше было трудовым. И если я сызмальства обучился всяким делам и ремеслам, то за это земной поклон матери. Я любил мать самозабвенно.

Матерей не выбирают, но, если бы и можно было, я бы выбрал только ее, мою горемычную, так и не узнавшую, что же такое счастье, Секлетинью Петровну.

Ей бы образование — какая бы из нее учительница получилась! Мы ни разу не слышали, чтобы она сказала при нас хоть одно плохое слово об отце, несмотря на то что поводы для этого порой бывали,— наоборот, как могла, старалась поддержать в наших глазах его авторитет, не уставала повторять: «Отца слушаться надо».

Бедная моя мама, когда она спала — я не знаю. В лавочке она торговала колбасой, потрохами — работала на хозяина. В порту брала подряды — шила из брезента матросские робы. Ходила мыть полы, брала белье в стирку. Заработает, бывало, 80 копеек — радости хоть отбавляй. И сразу заботы сводили лоб морщинами. Неграмотная, она отлично знала бедняцкую арифметику. Больше всего ей приходилось делить:

— На кости надо, на сальники, на крупу. У Ванюшки от штанов одни заплаты — материи на штаны.

Прикидывала и так и эдак, не могла свести концы с концами.

Мы росли, не зная, что бывают магазины готового платья. Мать шила для нас сама. Штаны, как эстафетная палочка, передавались по нисходящей, заплаты на них ставились в несколько этажей. Лучшие были у меня: я старший!

Мама очень следила за нашим видом. Была она на редкость чистоплотна и аккуратна, того же требовала от детей. Стригла нас сама.

Лет с десяти парикмахером для младших, по настоянию отца, пришлось стать мне. Ну конечно, модных стрижек я не знал, во всем копировал мать. Думал ли я, что придет время и заслужу шутливое звание первого парикмахера Северного полюса! В Севастополе с топливом было плохо: леса поблизости нет. А топливо нужно и зимой и летом. Собирали щепу, бумагу. Топливом нас снабжало и море. Я радовался, когда штормило на берег. Кораблей — военных, пассажирских, грузовых — в Севастополе было много. Шлак они сбрасывали прямо в воду, в нем попадались и куски угля. Во время шторма волны чего только не выбрасывали на берег! Ну, а тут уж не зевай: охотников до дармового уголька много. Чей перед, тот и берет. Глаз у меня был острый, большие куски угля я видел еще в волне, прикидывал заранее, куда бежать. Бывали дни, когда набирал угля пуда по два, по три.

Так собирать уголь — даже удовольствие. Появляется азарт — кто больше наберет. И быть около моря — тоже радость.

Зато заготовлять кизяк было совсем уж неприятно. Но так мы были воспитаны, что если мама попросила — закон.

...Я рано стал добытчиком, лет с шести. Было у меня удилище, леска с крючком, которым я очень дорожил. Ловил я и бычков, и макрель, и кефаль.

Когда подрос, стал ловить рыбу с двоюродным братом Степой Диденко. У него был свой ялик. Брат братом, а когда начинался дележ пойманной рыбы, родственные чувства отступали: за лодку и снасть он брал себе дополнительно два пая. Стало быть, три четверти улова шло ему, а мне — лишь четверть. Это считалось еще по-божески.

Мать неохотно отпускала меня на ночную рыбалку. А не отпустить не могла. Я с пустыми руками никогда не возвращался, а порой улов был таким, что мама часть рыбы даже уносила на базар.

С самых ранних лет мы стремились подзаработать где только можно, чтобы хоть как-то уменьшить мамины заботы.

Плавать я научился рано и чувствовал себя в воде как рыба. Очень мы, ребятишки, любили соревноваться — кто дальше вы-

нырнет. Я проплывал под водой метров по тридцать — сорок, мог продержаться на дне около 2 минут.

На юге летом всегда было много отдыхающих и путешествующих. Это не современный туризм, в те времена такую поездку могли позволить себе только люди богатые. И было у них такое развлечение: пароход стоит у причала, а они в море монеты швыряют. Пятак бросят, монета еще в воздухе, а я уже ласточкой к тому месту, где она в воду упадет. На дно монета шла не вертикально, а словно скользила по слоям воды. Тут, конечно, глаз да глаз нужен. Она еще до дна не успела долететь, а я ее — в кулак. Выныриваю, показываю — дескать, вот она — и в рот ее: больше-то спрятать некуда.

Когда взрослые бросали монеты, это меня не задевало, я просто считал их не очень умными — деньги в воду бросают! Но как-то подобным способом развлекалась красивая и хорошо одетая девочка моих лет.

— Мальчик, лови!

Монета летела в море, а нырял за ней не я один. Гривенников, которые бросала эта девочка, хватило и мне, и моим двум-трем друзьям. И не то чтобы очень я устал, ныряючи,— дело привычное! — но в тот день впервые взяла меня злость и обида на жизнь за себя, за свою мать, за своих друзей... «Почему, почему мир устроен так несправедливо?» — думал я, ворочаясь на ватном одеяле, брошенном на пол,— кровати у нас не было, и спали мы, ребятишки, вповалку.

Бывали дни, когда я набирал до рубля, а иногда и рубль десять, рубль двадцать. Больше собрать не удавалось никому из моих друзей. Все, до единой копейки, я отдавал матери. Отец об этих наших доходах не знал. Мать смотрела на меня с любовью и тревогой, допрашивала с пристрастием:

— Ваня, ты правда поймал в воде деньги?

На всю жизнь запомнил я слова матери:

— Ваня, надо честным быть, жить по совести. Своя копейка горб не тянет. Ворованная, нечестная пригибает к земле. Ходи всю жизнь прямо.

Матери мы помогали, чем могли. Полы дома, после того как я подрос, она никогда не мыла. Это делали мы с братом Яшей. Матросские внуки, мы пользовались конечно же шваброй. (Когда я позднее прочел «Капитанскую дочку», то сразу к Швабрину отвращение почувствовал — из-за одной фамилии. Оказалось, он того и достоин.) Драили мы пол по-флотски, до блеска. Навык этот мне, конечно, тоже пригодился.

Это отношение к жизни мать передавала нам прежде всего примером своего поведения.

Книга моя только начинается. Вероятно, ее могут взять в руки и пожилые люди, и вступающие в жизнь. Я невольно все время сравниваю век нынешний и век минувший. Мне бы очень хотелось, чтобы читатель понял, представил себе то время. Я пишу — и мною постоянно движет чувство благодарности великому Ленину, родной нашей Коммунистической партии, правительству именно за то, что они избавили человека от мерзостей и унижений старого строя.

Я просто обязан сравнивать две эпохи — прошедшую и настоящую. Целые поколения посвятили свою жизнь тому, чтобы век нынешний был стократ лучше века минувшего.

В то время, о котором пока идет речь, мои побуждения, поступки шли от матери. Я ведь был старшим ребенком в семье и лучше, чем остальные, понимал, как тяжело ей приходилось, старался изо всех сил помочь.

Я отлично плавал. Говорю это не из желания похвастаться, все мы, выросшие у моря, умели плавать. Просто на всю жизнь запомнился мне один такой случай... Купалась девушка в море. Перстенек с пальца соскользнул, она и не заметила. Прибежала ко мне в панике:

— Ванечка, выручи, найди перстенек: свадьба скоро. Я его надела без разрешения, а он мне по наследству от бабушки достался.

Делать нечего, пошли к морю.

Я, словно подводная ищейка, стал исследовать метр за метром. А невеста бродила по берегу и, когда я появлялся на поверхности чтобы глотнуть воздуха, смотрела так, словно в моих руках ее жизнь. Наверное, это было близко к истине: отец узнает, что нет перстенька, запорет до полусмерти. Вот она ко мне и ластилась:

— Ванечка, родной, миленький, я тебя озолочу!

Какой там озолотит, если сама в прислугах с пятнадцати лет!

Я и нырял, нырял — до посинения. Наконец увидел его между камней. Только черт его знает — этот ли, или его кто другой потерял?

Вынырнул, спросил:

— А какой он, перстенек твой?

— Позолоченный, с агатом.

— Этот, что ли? — протянул я его как можно небрежнее.

— Этот, Ванечка, этот! На тебе, Ванечка, на гостинцы,— невеста вытряхнула мне на ладонь содержимое своего кошелька.— Замерз, чай, часа три ведь рыскал.

В руке у меня была пригоршня меди, целое богатство: 70 копеек!

Жизнь нашу скрашивало море. Море снабжало нас не только углем, случайным заработком, рыбой, но и мидиями! Самыми вкус-

ными, мясистыми они были осенью. Брали мы с Яшей мешки и шли к морю. Ветер холодный, пронизывающий, а вода и того холоднее. Нырнешь к сваям — такое ощущение, что попал в кипяток. Отдираешь мидии одну за другой, вынырнешь, побегаешь по берегу.

Не раз мать мечтала вслух: «Вот доживем до счастливых дней...»

До счастья она не дожила, умерла тридцати девяти лет. И даже ее карточки у меня нет. Как-то — я уже работал — шли мы с ней мимо фотографии.

— Мама, давай сфотографируемся!

— Что ты, Ваня, это каких денег будет стоить! Давай уж сделаем это, когда доживем до лучших времен.

Не увидела она лучших времен.

...О политике в семье никогда разговоров не было. Но первый урок настоящей политики я получил опять-таки от матери.

Революцию 1905 года я встретил мальчишкой и, подобно всем моим сверстникам, мало что понял в событиях тех дней. Мы были вездесущи, севастопольские ребятишки, как, впрочем, парнишки всех портовых городов, да и не только портовых. О новостях мы порой узнавали раньше взрослых, хотя и не могли оценить значение происходившего. Но все же в детской душе оставались впечатления, накладывались одно на другое. Так исподволь формировалось мировоззрение.

Весь 1905 год в Севастополе был неспокойным, а к осени события приняли грозовой характер. 18 октября была расстреляна демонстрация. На похороны погибших собрался весь Севастополь — более 40 тысяч человек. Над могилами убитых лейтенант Петр Петрович Шмидт поклялся довести до конца дело, за которое погибли рабочие. В те дни я впервые услышал это имя.

Город забурлил. Бастовали почта, телеграф, порт. Все население города высыпало на улицу, шли митинги, демонстрации. 11 ноября восстали матросы и солдаты. Во главе восстания стал лейтенант Шмидт. Он поднял на крейсере «Очаков» сигнальные флаги: «Командую флотом. Шмидт». Севастопольские мальчишки хорошо знали язык сигнальных флагов и первыми читали все новости, разносили их по городу.

«Очаков» призывал все корабли присоединиться к восстанию. Но его поддержали лишь минный крейсер «Гридень» и контрминоносцы «Свирепый» и «Заветный», номерные миноносцы 265, 268 и 270. Большинство кораблей так и не присоединилось к вос-

ставшим. Расстреливали «Очаков» береговые батареи Михайловской крепости — в упор, прямой наводкой.

Когда я выбрался из погреба, куда нас, ребят, затолкала бабушка Таня (много позже я узнал, что у Диденко прятались три матроса с мятежного корабля), «Очаков» уже пылал. Метались в дыму и огне люди, прыгали в воду, пытались вплавь добраться до берега. До сих пор у меня мороз по коже, когда вспоминаю крики матросов: «Братцы! Горим!»

Все были потрясены жестокостью расправы. Плывших к берегу безоружных матросов прикалывали штыками солдаты Брестского и Белостокского полков. Много лет, вплоть до Октябрьской революции, лежало на солдатах этих полков позорное клеймо карателей. Завидев красные околыши их фуражек, люди отворачивались.

До поздней ночи не расходились с набережной севастопольцы. Догорал расстрелянный корабль. Словно почернела и грозно притихла бухта.

Немногим сумевшим выбраться незаметно на берег матросам рабочие Корабелки помогли спастись: прятали, переодевали в другую одежду, тайком выводили из города.

Грустно, мрачно было у нас в Аполлонке наутро.

«Очаков» — страшный, обгорелый, получивший пятьдесят пробоин — стоял на рейде. К нему подошли два буксира, зацепили и повели мимо стоявших на своих «бочках» кораблей. Чтобы все видели, что стало с «бунтарем», и устрашались. Но матросы провожали героический корабль, обнажив головы.

Я в те годы еще не понимал, конечно, величия подвига лейтенанта Шмидта. Понял позднее.

А еще позже узнал, как высоко ценил Владимир Ильич Ленин ноябрьское вооруженное восстание в Севастополе:

«...Революционный народ неуклонно расширяет свои завоевания, поднимая новых борцов, упражняет свои силы, улучшает организацию и идет вперед к победе, идет вперед неудержимо, как лавина... Сознание необходимости свободы в армии и полиции продолжает расти, подготовляя новые очаги восстания, новые Кронштадты и новые Севастополи.

Едва ли есть основание ликовать победителям под Севастополем. Восстание Крыма побеждено. Восстание России непобедимо».

Но вернусь к ноябрю 1905 года.

Ночью к нам приполз матрос с «Очакова». Он сделал большой крюк, и ему удалось миновать карателей. Маленькие уже спали, отца дома не было. Мать провела матроса в комнату, ни о чем не спрашивала, только попросила:

— Ваня, никому ни слова, а то большой грех на душу возьмем.

Она велела матросу раздеться, бросила в огонь робу, брюки, тельняшку, дала рабочую одежду, кусок хлеба и, поколебавшись, фунтовый кусок сала, предупредила:

— Шпиков полно везде, ты уж поосторожней. Не сердчай, больше дать ничего не можем. А теперь, мил человек, ступай: не ровен час заглянет кто-нибудь. Куда подашься-то?

— К вокзалу. Может, на грузовой состав заберусь.

— С богом!

Что сталось с этим человеком, я не знаю, как не знаю ни имени его, ни фамилии. Но запомнился его полный благодарности взгляд, обращенный к матери.

Так мать дала мне первый урок политики.

Я слушал в те дни разговоры взрослых о Шмидте, и мне казалось странным: офицер — сытый, обутый, одетый, богатый — и против царя? Почему?

Став взрослым, я узнал, что на этот вопрос ответил сам Петр Петрович Шмидт:

«Я знаю, что столб, у которого встану я принять смерть, будет водружен на грани двух исторических эпох нашей родины... Позади за спиной у меня останутся народные страдания и потрясения тяжелых лет, а впереди я буду видеть молодую, обновленную, счастливую Россию».

Человек со скорбными глазами и бесстрашным сердцем революционера, Шмидт провидел будущее и ради него отдал жизнь.

Расстрел «Очакова» пробудил во мне смутное беспокойство: как же это все в жизни устроено, если одни живут без труда и богато, а другие не разгибают спины, но из бедности вырваться не могут? И почему расстреливали восставших моряков? Ведь они только хотели жить лучше.

Заставляли думать и разговоры, которые вел рабочий люд.

С десяти лет я ходил на угольный склад, таскал на «козе» брикеты с углем, привозимым из Англии. Парнишка я был плотный, коренастый, жилистый, старался не уступать взрослым. «Козу» мне нагружали изрядно. Идешь с ней по мосткам — качаешься, водит она тебя, что пьяного, из стороны в сторону. Плечи, поясницу так и ломит. А слабость показать нельзя: прогонят.

Очень любил я время, когда из Херсона приходили шаланды с арбузами и дынями. Орава таких же босоногих, как и я, быстро их выгружала, посмеиваясь про себя над тупостью хозяев. Платили они нам по принципу: «Разбитый арбуз — ваш». Подошел я как-то к загорелому бородачу:

— Дяденька, а если все целые будут — мы задарма поработаем?

Хозяин уставился на меня недоумевающе:

— Разбитый арбуз — ваш.

Делать нечего, мы и роняли «нечаянно» дыни и арбузы. Обходилось это иному «дядькý» куда дороже, чем если бы он установил твердую таксу.

...Виадук, в котором мы жили, стали перестраивать, и нам пришлось переехать в подвал — тоже на Корабелке. Новое жилье не понравилось мне: темное, сырое. Над нами жила большая еврейская семья. Там я столкнулся впервые вплотную с национальным вопросом. Губернатор распорядился: «Выселить всех евреев за черту города на Корабельную сторону». Выселили же одну голь перекатную. Богатеи откупились, некоторые спешно крестились.

Семья, что жила над нами, как и мы, еле сводила концы с концами. Глава ее шил картузы для флота. Было у него шесть дочек. Их отец только грустно посмеивался в бороду:

— Ты бы, Ваня, у меня хоть одну забрал. Шесть ртов, видит бог, это так много...

— Дядя Ицек,— спросил я как-то,— почему вам нельзя жить нигде, кроме нашей Корабушки?

— Богатые живут, где хотят. Бедные — куда их выселят. А молимся мы одному богу.

— Ваш бог слабый?

— Боги, Ваня, как люди: сильный тянется к сильному, слабый к слабому.

У меня к той поре сложилось свое представление о боге. Семья наша была не из богомольных, жила, следуя пословице: «На бога надейся, а сам не плошай». Исключение составляла только бабушка, а мы, внуки ее, в церковь не заглядывали.

Не сложились у меня «божьи» дела и в школе.

Но сначала расскажу о том, как мы учились. В школу я бегал босиком. Были одни ботинки, но отец их под замком прятал — от воскресенья до воскресенья. Только в самую большую стужу сидел дома, с тоской поглядывая в окошко. А так — шлепаешь босиком по ледяным лужам. Ноябрь — декабрь в Севастополе — одни дожди. Вот и бежишь — ноги красные, сам мокрый. Школа в полутора километрах была. Прибегу, бывало, в бочке у водосточной трубы ополосну ноги, натяну тапочки, что мама из парусины сшила, и иду в класс. Босыми в школу не пускали. И почти никогда не простужался. Здоров был.

Если же и случалось простудиться — лечились домашним способом: закрывались с головой одеялом и дышали над чугуном с горячей картошкой в мундире.

Домашние способы лечения выручали меня не раз. В 1939 году, в самый канун XVIII съезда партии, я заболел ангиной. До

съезда два дня осталось, я делегат, мне выступать предстоит — и вдруг заболел. Доктор осмотрел горло.

— Нарыв огромный, надо резать.

— Не надо резать, дайте мне в чугунке килограмма два горячей картошки и два-три суконных одеяла.

Дали. Сижу, дышу под одеялами, доктор за руку держит, пульс проверяет: у меня в ту пору давление высокое было.

Утром он снова ко мне пришел, посмотрел горло и руками всплеснул:

— Двадцать лет практикую — ничего подобного не видел! Как и не было нарыва!

...Школа наша на Доковой улице была земской, единственной па Корабельной стороне. Каким чудом держалось это древнее здание — не представляю. Коридорчик узенький, протиснуться можно было разве что боком. Единственные наглядные пособия — глобус и видавшая виды карта.

Вот так мы учились, голытьба, дети рабочих Морского завода, матросов.

С Афоней Маминым, как самые маленькие, мы сидели на первой парте.

Учился я хорошо, с охотой. Больше всего любил математику.

Пожалуй, не меньше математики любил географию. Мы часами от глобуса оторваться не могли, всякие диковинные названия читали. Мечтал я, от всех тая свои мысли, даже от мамы, в мореходке на судоводителя учиться.

Забегая вперед, хочу коснуться одного больного для меня вопроса. После дрейфа на льдине обо мне было много написано. К сожалению, мне не всегда показывали то, что писали. Узнали, например, журналисты о моей — на всю жизнь — любви к географии — и давай рассказывать о том, как я мечтал о путешествиях. Приписали мне даже такую фразу:

— Эх, на полюсе бы побывать!

И в мыслях этого не было. Я достаточно намерзся в Севастополе. А когда у нас, ребятишек, шла речь о дальних странах, то мы, народ практичный, завидовали своим сверстникам в Африке: и холодов нет, и бананами можно питаться круглый год.

Но вернусь к школьным годам.

Дома никто отметок не проверял. Я сам старался. Как приходил домой — в первую очередь делал уроки, а потом уже бежал на улицу. Там у меня дружков полно было: Афоня Мамин, Вася Демехин, Сережа Репин, Антон Очигов, Ваня Могильченко, Степа Диденко. Все наши, аполлоновские.

А утречком, бывало, рано встанешь (на кораблях склянки пробьют — у нас все слышно было), уроки повторишь — и тогда в школу бежишь со спокойной совестью.

Чего я не любил, так это закона божьего. И попа не любил, и уроки его. Поп заставлял молитвы петь, а у меня слуха никакого.

Насколько я не любил священника, настолько боготворил нашу учительницу Екатерину Степановну. Она вела нас с первого по четвертый, последний класс. Хорошая была. Так интересно рассказывала на уроках, что мы, раскрыв рты, слушали. Добрая была, строгостей не применяла, а стыдно было перед ней, если не знал урока.

Школу я окончил с отличием. Грамоту получил. На экзамен приехал инспектор из земской управы, прибыло и другое начальство. Екатерина Степановна вызвала к доске меня: наверное, хотела показать начальству, что вот, мол, посмотрите, какой маленький, а толковый.

Экзаменаторы попросили меня сходить за отцом. Я перепугался: отец в школу и дороги не знал, да и я вроде ничем не проштрафился. Оказывается, предложили отцу:

— Ваш сын — ученик, безусловно, способный. Мы согласны учить его и дальше — на казенный счет. Как вы к этому относитесь?

— У меня кроме Ивана пятеро детей, всех кормить надо. Считать-писать умеет — и ладно.

Как же мне хотелось учиться еще хотя бы годик-два! Но я промолчал. Знал, что у отца иного выхода нет. Пришлось оставить мечты о мореходном училище.

ОБРЕТАЮ РЕМЕСЛО

У меня защемило сердце, когда я, впервые читая «Детство» Максима Горького, дошел до слов:

— Ну, Лексей, ты не медаль, на шее у меня не место тебе, а иди-ка ты в люди.

Сказал это состоятельный дед Каширин, весь белый свет которому застила копейка. Я выслушал от отца приблизительно те же слова, хотя мой отец был не чета Каширину. И пошел я работать в свои двенадцать лет.

Стал я учеником в учреждении, которое называлось «Лоция Черного и Азовского морей». За этими словами скрывался завод, а точнее — мастерские по изготовлению навигационных приборов для нужд Черноморского флота. Находилась «Лоция» в маленьком

приземистом здании, куда я и бегал каждый день, никогда не уставая наблюдать за тем, что видел.

Окраины города я знал отлично, центр — гораздо хуже. Там разгуливала чуждая мне и моим друзьям, с иголочки одетая публика. На Приморском бульваре, да и на других центральных улицах не просто прогуливались, но демонстрировали свое положение, вес в обществе. Запомнился мне купец, что в марте шел по бульвару в енотовой шубе. Пот с него градом, но на лице сплошное довольство: «Видите, как я богат». Все выставлялось напоказ.

Даже я, бесконечно далекий от этого мира, научился безошибочно определять, кто есть кто, отличал преуспевающего чиновника от неудачника. Наблюдательность сослужила мне потом добрую службу, особенно в бытность мою комендантом Крымской ЧК.

Мои сверстники и сам я не завидовали богатству. Рано став самостоятельными, мы ценили только то, чего добивались трудом. Если мы чему и завидовали, так это силе, ловкости, профессиональному мастерству. Нашими кумирами были борцы, фокусники, силачи. Мы презирали тех людей, которые не умели плавать, боялись самого пустячного волнения на море, страшились ходить под парусом...

Я смотрел на старых рабочих как на волшебников, кудесников. Они и были этими волшебниками, когда брались за дело.

На моих глазах происходило чудо: кусок железа превращался в шуруп, болт, гайку. И я стремился научиться этому мастерству. Сколько же радости было, когда мой наставник Сотников, посмотрев на мою работу, одобрительно бросил:

— Толк выйдет.

Вот тогда я и «заболел» техникой, был готов сутками не вылезать из «Лоции», расспрашивал о секретах изготовления деталей, поведении металла при разных режимах резания. Не отказывался ни от какого труда. Мало-помалу от роли мальчика на побегушках я освободился: старший мастер Сотников рассудил, что это невыгодно. Прошел год с небольшим, а мне и жалованье прибавили — стал получать 18 копеек в день. А если учесть, что зачастую я работал по полторы смены (15—16 часов), то за полмесяца у меня выходило иной раз рубля по четыре.

Хозяин «Лоции» был немец. До невозможности брезгливый и бессердечный, как машина. Он сыпал штрафы направо и налево — за минутное опоздание, за пререкание с мастером, наконец, просто за сердитый взгляд.

К работе я относился с большим интересом. Сказались, видимо, и характер и воспитание: никогда ничего я не бросал на полдороге. Порядок есть порядок, дисциплина есть дисциплина.

С гордостью могу сказать: мой трудовой стаж — семьдесят лет, и я не имел ни одного служебного взыскания.

И еще — я не привык хоть какую малость откладывать на другой день. Что наметил — в лепешку расшибусь, а сделаю. Воспитали это во мне моя мать и те старые рабочие, мастеровые люди, с которыми я начинал трудовой путь. Они всей своей жизнью учили: отношение к труду непременно должно быть уважительным. Все дается трудом.

Вскоре я стал получать уже по 27 копеек в день; мои учителя радовались:

— Ты, Ваня, паренек смекалистый, этой линии и держись. Какая рабочему человеку высшая награда? Мастер — золотые руки.

За четыре года ученичества я постепенно научился токарному делу, лудить, паять, шлифовать, сваривать, клепать.

В эти же годы пришла ко мне страсть на всю жизнь — охота.

Заместителем у немца был тоже немец, но полная противоположность хозяину. Он был и методичен и дотошлив, но эти достоинства не переросли в недостатки, потому как он был добр. Приглянулся я ему своим отношением к делу. Стал он брать меня с собой на охоту: из всех видов отдыха признавал только ее. Чем сильней втягивался я в охоту, тем больше мучила мысль: какая же это охота, если одно ружье на двоих? Вот тогда и загорелся я: куплю свое ружьишко!

Легко сказать — куплю. Утаить часть зарплаты я не смел, да и не мог: отец проверял мою расчетную книжку, а на обед мать выдавала мне по пятаку в день. Пробовал я эти пятаки в копилку опускать — голова стала кружиться от голода. Что делать? Ходил на выгрузку угля, мастерил после работы зажигалки и продавал их. Работы над каждой из них — прорва. Но я наловчился.

Отец сердился, а я все-таки купил берданку за 3 рубля. Дробь делал сам. И нередко приносил матери дичь, подспорье в хозяйстве.

К шестнадцати годам я стал зарабатывать больше отца. Конечно, его самолюбие страдало от этого. Но я «жал» на работу изо всех сил — мне все хотелось порадовать маму.

Эта наша озабоченность делами семьи имела свою положительную сторону: мы быстро становились самостоятельными, учились отвечать за свои поступки, заботиться о других членах семьи.

Большой радостью были книги. Зачитывался рассказами о таинственном сыщике Нате Пинкертоне, другой приключенческой литературой. Больше же всего любил книги про путешественников, которые старался раздобыть всеми правдами и неправдами.

Путешествия теперь стали модой, даже больше — эпидемией. Поездку на комфортабельных океанских лайнерах, где есть и кон-

диционеры, и рестораны, и кинотеатры, тоже стали именовать путешествием.

Как-то я прочитал, что англичанин Чичестер, на яхте совершивший кругосветное путешествие в одиночку, повторил подвиг Магеллана. Морские путешествия Тура Хейердала именуют фантастическими. Шапку снимаю перед обоими — и перед сэром Чичестером, и перед отважным Туром Хейердалом.

И Чичестер и Хейердал шли на смертельный риск. «Кон-Тики» — обыкновенный плот. «Ра» — в эпоху атомоходов — лодка из папируса. О Чичестере и речи нет — одиночка в морской пустыне.

Слов нет, люди это мужественные, с незаурядным характером, стальными нервами.

И все-таки не надо их сравнивать с Колумбом.

Вот я написал, что Чичестер — одиночка в морской пустыне. А пожалуй, это не совсем точно. О маршруте и плавании лорда Чичестера знал весь свет, а уж тем более капитаны океанских и морских судов. За его плаванием следили, он по радио слушал все земные новости.

Конечно, этот человек — герой. И все-таки те, старые рыцари моря, в моем представлении стоят выше.

Раздумывал я тогда, в своей юности, читая книги о путешественниках, вот о чем: Миклухо-Маклай, Семенов-Тян-Шанский, Пржевальский и другие были людьми обеспеченными. Что же, что заставляло их выбирать такую тяжкую дорогу? Откуда это «весьма мучительное свойство, немногих добровольный крест»? Что было главным в этих людях и что было главным для них самих? Я чувствовал, что столкнулся с чем-то, явно выходившим за пределы круга обыденности, в котором я жил. Не хлебом единым жив человек. Есть что-то сильнее и хлеба, и денег, и славы, и карьеры. Не жажда ли тайны, вернее, раскрытия тайны вела этих людей? Жажда познания, жажда служения людям, науке, прогрессу?

Я откровенно завидовал этим людям. Многие из них терпели беды и лишения ради того, чтобы выйти победителями в единоборстве с тайной. Вела их идея. Они, эти люди, не всегда побеждали в борьбе с трудностями, но они несли эту победу в себе и, даже погибая, как Роберт Скотт, все равно оставались победителями.

В 1907—1910 годах революционное движение пошло на убыль. Как и все деспоты, царь придерживался политики кнута и пряника. В «Лоции» квалифицированным рабочим платили неплохо. До нас не доходили даже отголоски классовых боев, а если и доходили, то в выгодном правительству толковании: что все забастов-

ки — дело «студентов, жидов и поляков». И о Ленском расстреле 1912 года мы узнали вот что: ссыльные студенты и поляки подбили народ против царя, а тому ничего не оставалось делать, как пустить в ход оружие. Не царь виноват, а его вынудили — вот так-то...

В. И. Ленин писал: «Большевизм существует, как течение политической мысли и как политическая партия, с 1903 года». Четырнадцать лет потребовалось большевизму от рождения до свершения Великой Октябрьской социалистической революции!

Тяжело переделывать то, что создавалось веками. Тяжелей же всего поддаются переделке сознание, духовная жизнь. Какую же титаническую работу проделала партия, чтобы за ней пошли массы! Какой партии под силу подобное? Только ленинской, потому что на ее знамени — Правда.

К пониманию этой правды подавляющее большинство населения пришло отнюдь не сразу.

Царизм был не так уж прост, далеко не беспомощен, как об этом порой пишется. Оглуплять врага, преуменьшать его силы — занятие не очень умное.

В одном очерке, появившемся после нашего возвращения с Северного полюса, писалось, что я доставлял на военные корабли листовки и прокламации и чуть ли не агитировал матросов вступать в партию. Я как прочел, так и крякнул с досады. Военный корабль есть военный корабль, даже если он стоит па рейде. Корабельная служба не прекращается ни на секунду. Хотел бы я видеть вахтенного начальника, который бы допустил, чтобы на борт пробрался кто-то посторонний, собрал матросов и выступил перед ними с революционными лозунгами. Да за такое нарушение корабельного устава командир корабля спустил бы не одну шкуру и с караульных и с вахтенных!

Верно, было раза два, подплывал я к кораблям, отвозил корзинки с яблоками, которые поднимали линем. Были там на дне листовки или нет — мне об этом никто не говорил. Просили передать — я и передавал. А что матроса с «Очакова» мы спасли — так это прежде всего доброта матери, а совсем не мое «проявление с ранних лет революционного сознания», как писал один из журналистов.

Время неумолимо, большинство тех людей, что делали революцию, уже ушли из жизни. А ведь только участники и свидетели революционных событий могли в полной мере прочувствовать, сколь сложна была обстановка и как непросто было в ней ориентироваться. Не все сразу поняли и приняли революцию, было много сомневающихся, колеблющихся. Но все лучшее, что было в русском народе, приняло идеи революции безоговорочно.

Начальником штаба Черноморского флота после революции был капитан первого ранга М. М. Богданов. Он был человеком большой культуры, энциклопедических знаний, один из самых авторитетных морских офицеров. Богданов пользовался доверием и уважением царя, Николай II был крестным отцом всех детей Михаила Михайловича Богданова. Казалось бы, после Октября ему, капитану первого ранга, прямая дорога в стан контрреволюции. Он же выбрал Советскую власть. Монархист по воспитанию, патриот по убеждениям, Богданов каждый свой шаг мерил одной меркой: будет ли от этого лучше родине? Когда «бывшие» бросали ему злобное: «Клятвопреступник! Предатель!», он отвечал: «Клятвы не нарушал! Служил и служу отечеству».

Я хорошо знал этого человека, преклонялся перед его гражданским мужеством, восхищался его образованностью.

С такими сложными, противоречивыми судьбами мне пришлось встречаться часто, на это моя жизнь оказалась щедрой.

Как мне не хватало в пору молодости умного учителя! Претензий к жизни у меня было немало, но попыток хоть что-нибудь в ней изменить не было. Крутой перелом в жизни произошел в 1912 году.

Приехали в Севастополь вербовщики из Ревеля (прежнее название Таллина), с судостроительного завода французского акционерного общества «Беккер и К°». Брали они не первого встречного, требовалось спачала «сдать пробу» — показать, на что ты способен, подходишь ли. Кажется, никогда я прежде так не старался. Измеряли сделанное не баллами, а дневной зарплатой. Когда услышал результат, не поверил: 2 рубля 25 копеек. Двухдневный заработок.

2 рубля 25 копеек в два раза больше рубля десяти — арифметика тут простая. Конечно, мне хотелось зарабатывать больше. Но, пожалуй, главным обстоятельством, толкнувшим меня в Ревель, была жажда самостоятельности, стремление увидеть новые города, земли. Восемнадцать лет прожил я в Севастополе. Даже в Ялту, Гурзуф, Симферополь не ездил, хотя были они рядом. Да и, думалось, профессиональный потолок подымется. Останавливала мысль о матери: как же я ее брошу, я ведь уже стал ее опорой! Но когда я рассказал все маме, она только спросила тихонько:

— Когда тебя, сын, собирать в дорогу?

С этого момента я почувствовал себя и дома, и на работе, и вообще в Севастополе гостем. Обходил Корабельную сторону, Графскую пристань, набережную — неужели, думал, не буду видеть всего этого? И все-таки мысль остаться не приходила мне в голову. Это, очевидно, у меня от природы: решился на что-то — отрезаны напрочь все пути к отступлению. Окажись в Ревеле во сто крат

хуже, чем в Севастополе, домой бы я не вернулся: гордость не пустила бы.

Я собрал корзину с поклажей, зашил с внутренней стороны нижней рубахи деньги на первые дни жизни в Ревеле, присел, как положено, перед дорогой — и в путь.

Ехали мы с Васей Пречистенко конечно же в общем вагоне. Перед первой в жизни дальней дорогой меня стращали и мама, и бывалые люди:

— Ваня, рот не разевай, столько везде жулья. Смотри в оба.

Я и смотрел. Даже в туалет и то с корзинкой отправлялся, пока сосед, веселый мужик с ярко-рыжей бородой, не обронил язвительно, постучав по корзинке:

— Много добра-то здесь прячешь?

Тут уж я осмелел, на стоянках за кипятком отваживался бегать. Скорость у паровоза была не ахти какая, стояли чуть не у каждого светофора. Долго ехали. Степь оставила меня равнодушным. Смешанный лес тоже большого впечатления не произвел, зато березовый ошеломил, я от окна не мог оторваться. До меня дошло, почему это в песнях красавиц сравнивают непременно с березкой.

Разговоры в вагоне велись самые для меня неожиданные. Откровенные настолько, что я поначалу пугался. Говорилось все прямо, без оглядки, что было для меня непривычно. Заметив, что время от времени я озираюсь по сторонам, тот же рыжий сосед бросил мне:

— Не пугайся, брат. Пролетариату, нам то есть, нечего терять, кроме своих цепей.

Непонятная фраза эта запомнилась, я долго размышлял: какие цепи? На беглого каторжника он похож не был. Словно угадав мои мысли, сосед добавил:

— Скоро разберешься, и какие такие цепи, и как их рвать. Сам рвать будешь. Потом придет она, мать порядка.

Надо же было такому случиться: лет семь спустя я случайно встретил именно его — моего рыжего попутчика — в отряде анархистов. К тому времени я уже разобрался, «в каком идти, в каком сражаться стане». Анархистов же не любил больше всего. Правда, тут дело не в «любил», «не любил». Белогвардейцы, эсеры, меньшевики были понятны: лютые враги Советской власти. Анархисты же — сплошной ребус. Сегодня они за Советскую власть, а завтра?

В ту, первую мою дорогу мне все было в диковинку: как быстро обживался вагон, как легко знакомились пассажиры, как все время поддерживали один и тот же порядок, хотя «население» обновлялось не один раз. Колеса стучали, вопрошая: «Что те-бя ждет? Что те-бя ждет?»

Но вот Ревель. Все в городе непривычно. Остроконечные крыши костелов, квадратики газонов, кустарники, словно побывавшие в парикмахерской. Единственное, что меня не удивляло, так это разнообразие наречий: Севастополь тоже был город многоязычный.

Определился я на завод, который находился в семи километрах от центра города. Своими размерами, нескончаемым грохотом завод поразил меня: это не «Лоция»! Паровые машины, множество шкивов и т. д... В любом цехе надо держать ухо востро — как бы не задавили.

Нос у меня кверху: не кто-нибудь в Ревель приехал, а токарь-лекальщик, птица высокого полета. Я размечтался: перво-наперво справлю себе одежу, обувку. 2 рубля 25 копеек умножить на тридцать — это сколько же выйдет в месяц? Половину домой, потом хозяйке, у которой снял койку, за крышу и харчи — хватит на жизнь!

Жизнь стукнула меня по носу: не зазнавайся! Получил я двухнедельную получку, остановил меня один из рабочих:

— Новенький? Местные обычаи надо уважать, а то судьбу сглазишь. Деньги-то, чай, грязные несешь, помыть бы их надо. Не пьешь, совсем? Хороший ты парень, твердый, я люблю характерных. Тогда давай в картишки перебросимся. Я дружков позову. Да ты не бойся, ставки небольшие — по копейке, по две.

Сели играть. Оказалось, что играли со мной профессиональные шулера — ободрали как липку. Хорошо еще, я остановился, не стал на пиджак играть. Делать нечего, повинился перед хозяйкой, просидел на ее иждивении до следующей получки. А шулерам я по-своему даже благодарен: дали мне хороший урок на всю жизнь. К картам больше не притрагивался. Так что нет худа без добра.

В девятнадцать лет был я не по годам рассудителен.

Иные из парней не выдерживали — «живем один раз»,— бегали по ресторанам, играли в карты, а потом залезали в долги. Я старался жить без долгов. Опять же материнская заслуга. Как ни туго нам приходилось, не любила она одалживаться, повторяла, бывало:

— Отдавать куда труднее, чем брать. Долг — он пудовым камнем на шее висит.

Долгов я как чумы боялся. Да и самолюбив был: на жизнь себе, что ли, не заработаю? Работа не была мне в тягость. В Ревеле познакомился я с токарями и слесарями высшей квалификации. Мой первый учитель в «Лоции» Сотников, пожалуй, годился им в ученики. А в меня словно бес вселился: если не превзойду их, то хоть догоню, повторял я мысленно. Цену эти мастера себе знали, секреты свои держали за семью печатями, и поручали им работу самую тонкую, ювелирную. Конечно, мастера эти были что

надо: могли подковать не то что блоху, но и блошенят. Я внимательно наблюдал, на какой скорости они работают, как держат резец, каким инструментом в каком случае пользуются. Денег мне это не прибавляло, но было интересно.

Мастера не подозревали, что находятся под наблюдением. Зная, как ревниво охраняют они свои секреты, я и не пытался о чем-то их расспрашивать. Имеющий глаза да видит.

Старания мои были замечены. Прошло не так много времени, а мне уже дали двух парней-эстонцев. Собственно, были мы почти сверстниками. С одной стороны, лестно: сам без году неделя у станка, а уже в учителях. С другой стороны, они от работы отвлекают. Но было и третье обстоятельство, над которым я не мог не задумываться.

Была в Ревеле прядильно-ткацкая фабрика. Ткачихи работали в большинстве рязанские, тверские, смоленские. Мы любили ходить с ними на танцы. Одевались мы вполне прилично. Эстонские же парни приходили в тирольках, рубашках с галстуком и — босые. Обувь стоила дорого. Местные националисты не уставали повторять им:

— Вот русские приехали, получают больше наших...

Платили нам, ясное дело, за квалификацию, но ведь не каждому молодому эстонцу это было понятно. Часто возникали драки еще из-за того, что девушки охотнее танцевали с русскими. Я в драки не ввязывался не потому, что боялся,— они казались мне бессмысленными. Однажды после очередного «сражения» я не выдержал, попросил своих учеников:

— Зачинщиков знаете? Попросите их подождать меня в удобном для них месте.

Ученики насторожились:

— А вы не боитесь?

— Чего же мне бояться?

В условленном месте меня поджидало человек десять. Все эстонцы. Кое-кто с палками. У некоторых рассечены брови, «фонари» под глазами.

Начал я с того, что вывернул все карманы: смотрите, мол, нет у меня ни камня, ни ножа, пришел к вам с открытой душой. И это понравилось. Спрашиваю их:

— Ребята, почему мы должны друг с другом драться?

— Вы отнимаете у нас кусок хлеба! Уезжайте, откуда приехали!

Стараюсь набраться спокойствия:

— Что и у кого я отнял?

Помолчали. Потом один парень — на голову выше меня — спросил:

— Ты сколько получаешь?

Я ответил. Он насупился:

— А чем я тебя хуже, что мне платят тридцать копеек в день? Думаешь, мне есть не хочется? Думаешь, мне не стыдно к девушке босым идти?

— Ты сколько лет на заводе?

— Года нет.

— А я с двенадцати лет работаю! Я тоже сначала получал по десять копеек в день, потом по двадцать. Знаешь, сколько потов с меня сошло, прежде чем я кое-чему научился? — пошел я в наступление.— Знаешь, чем токарный станок отличается от фрезерного?

— Нет,— растерянно ответил эстонец.

— А шпиндель выточишь? На микрон ошибешься, полную стоимость детали вычтут! У тебя какой инструмент?

— Метла.

— Есть на заводе эстонцы, которым платят как и мне?

— Есть.

— Так разве мне платят за то, что я русский? Вон уборщик Василий тоже с метлой ходит, разве он больше твоего получает?

— Нет.

— Что же ты говоришь, что у тебя кусок хлеба отнимаю? Ты постой у станка с мое — того же добьешься!

Загудели эстонцы:

— Верно.

А я свое гнул:

— Иди сделай пробу, кто мешает?

— Не сумею.

— Давай я научу. Учатся у меня двое, еще двоих возьму. Попроситесь, чтобы определили вас ко мне в ученики.

Эстонцы заулыбались. Тут уже я пошел в наступление:

— Ребята, чего мы с вами не поделили? Я — рабочий. Вы — тоже рабочие. Я к вам в карман лезу? Нет. Вы ко мне в карман лезете? Тоже нет. Кому выгодно, чтобы мы с вами жили как кошка с собакой? Я тебя о чем-то попрошу,— обратился я к предводителю,— неужели ты мне, рабочему парню, откажешь? Давайте лучше во всем помогать друг другу...

Была эта беседа первой, но не единственной. Драки постепенно прекратились. Я к ученикам своим втройне внимательным был, потому что эстонцы.

Прошло еще немного времени, и мы подружились.

...Забегая вперед, скажу, что годы Великой Отечественной войны я провел в Заполярье и в работе своей сталкивался с представителями едва ли не всех национальностей нашей Родины. И никогда

ни о какой национальной розни и речи не было. Но в Мурманск и Архангельск приходило много иностранных судов — английских, американских. На американских служило немало негров. И вот в Мурманске наши матросы пригласили как-то двух негров в ресторан. Сидели, изъяснялись на интернациональном языке — мимикой, жестами. Вдруг негры забеспокоились и встали: в ресторан зашел американский офицер. Он показал им рукой на дверь.

Наши матросы остановили негров, порывавшихся уйти, а офицеру разъяснили, что на советской территории действуют советские законы, в том числе и гостеприимства, а кому они не нравятся, тот может покинуть данный участок советской территории. Офицер ушел, негры остались.

...Месяцы в Ревеле летели незаметно. Мне полюбились мои ученики и их друзья — хладнокровные, работящие, аккуратные эстонцы, уважающие обычаи и традиции своего народа.

В Таллине я бывал еще дважды, видел его и буржуазным (1938 год) и советским (1940 год). Первый раз — после возвращения со льдины: «Ермак» зашел в порт отбункероваться, иначе нам не хватило бы угля до Ленинграда. С какой откровенной радостью встречал нас простой народ! Особенно тронуло меня одно из писем, переданных мне товарищами из советского посольства: «Дорогой товарищ Папанин! Я простой школьник, как и все, восхищен вашим подвигом. Извините меня, что дарю вам всего скромный букет фиалок,— он от всего сердца».

Как ни старалась полиция явная и тайная, помешать нашим встречам с простыми людьми она не могла. Меня предупредили: будешь выступать — не касайся политики.

Я и не касался политики, рассказывал только о своем жизненном пути: голодном детстве, работе в Ревеле (реакционные газеты пытались замолчать этот факт из моей биографии), буднях на льдине. Один из присутствующих крикнул:

— Пропаганда! Тут вам не Коминтерн!

— Какая же это пропаганда? — удивился я вслух.— Выходит, вся моя биография — это пропаганда за Советскую власть.

Тут уж я забыл о всех напутствиях и крикнул:

— Раз моя жизнь — пропаганда за Советскую власть, я горжусь такой жизнью!

МАТРОССКИЕ УНИВЕРСИТЕТЫ

Наступил 1914 год. Военные заказы росли. Рабочие трудились без перекуров, без единой минуты отдыха. Жизнь моя теперь вся проходила на заводе. Предгрозовая атмосфера ощущалась во всем.

И гроза разразилась. Война.

Рабочий люд почувствовал ее сразу: все моментально вздорожало, многие продукты можно было купить только у спекулянтов. Ремень приходилось затягивать все туже.

С фронта шли победные реляции. Странное дело, моя квартирная хозяйка не верила им:

— Как же, одолеем германца, если при дворе они одни во главе с царицей.

Она как в воду смотрела. Победные реляции вскоре пошли на убыль, поползли слухи о черном предательстве в самых верхах. Становилось не по себе: моя родина, моя Россия — кто же тобой правит?! Было от чего прийти в замешательство.

Слушал я разговоры окружающих, перебирал в памяти свою небогатую событиями жизнь и думал, что слухи о предательстве не лишены оснований.

В осеннем парке я однажды разговорился с раненым солдатом, который попросил папиросу. Я держал в руках «Российские ведомости» с описаниями солдатских подвигов и списком погибших офицеров. Солдат закурил, посмотрел на газету и зло сплюнул:

— Подвиги солдатские, а погибают одни офицеры. Несообразно получается. Выходит, солдат — он вроде Кощея Бессмертного, его ни одна пуля не берет, коли о солдатских смертях не пишут.

— Что же это наши отступают?

— А ты повоюй..! Если в бой идем — жребий бросаем, кому винтовка достанется. У германца-то всего до зубов. А у нас! Ты еще молодой, мотай на ус: по храбрости с русским солдатом никто не сравнится.

И раненый продолжал рассказывать, словно торопясь выплеснуть наболевшее.

На прощание я отдал ему пачку папирос; он поблагодарил без слов, кивком головы, и ушел, прихрамывая, а я сидел и думал, думал до боли в висках...

Вести с фронта были все тревожнее. И тем громче звучала в парках Ревеля бравурная музыка. Я слушал ее, идя с работы, и меня не оставляла мысль: не так живем, не то делаем!

Приближался срок моего призыва в армию. По законам того времени призываться я должен был в Севастополе — по месту рождения. Было это в ноябре 1914 года. Помахал я на прощание Ревелю, сел в вагон. Дорожные разговоры были конечно же о войне, предательстве, шпионах. Именно тогда я и услышал от одного пассажира:

— Большевики против войны выступают...

Слово «большевики» я запомнил, в расспросы же не пускался.

Одолеваемый противоречивыми мыслями, вернулся я в отчий дом. Отец не мог мне простить того, что я уехал самовольно, без его разрешения. Но как обрадовалась моему приезду мать! И в то же время опечалилась: знала, мне на службу идти. Малышня — та, ничего не понимая, ликовала, получив гостинцы.

Определили меня на флот. Было около четырехсот призывников, на флот же попало не больше тридцати. После «Очакова» и «Потемкина» брали на корабли преимущественно из зажиточных крестьянских семей. Я не подходил для флота с этой точки зрения, да была великая нужда в специалистах по части техники. Так я попал в полуэкипаж.

Из Ревеля я привез кое-какие сбережения, отдал их матери. Мы с ней посоветовались и решили: война есть война, цены растут, как бы от денег одни бумажки не остались; решили купить больше продуктов и малышам ботинки. Не успели дома припрятать, как явился отец.

— Опять с Ванькой деньги транжирили.— И хвать меня по спине кулаком. Бывало, что от него под пьяную руку доставалось и матери.

Я вскочил, взял отца за руки выше локтя, сжал как следует:

— Все, батя, кончилась твоя власть. Я теперь матрос его императорского величества Черноморского флота. Маму пальцем тронешь — пеняй на себя!

— Пошел ты со своим величеством ко всем святителям...— и замысловато выругался.

Но мать он больше не трогал.

А для меня началась иная жизнь, не понять — то ли военная, то ли гражданская. В полуэкипаже шагистикой особо не занимались, а я больше всего работал по «своей части»: точил детали для судовых двигателей, а заодно изучил и судовые двигатели. Знание корабельных моторов сослужило мне потом великую службу, несколько раз спасало от верной гибели.

С начала службы я стал обладателем койки, у меня были матрац, подушка, простыни, одеяло. Харчи казенные и форма — так что не надо было думать о еде и одежде. Единственное, от чего я отказался, так это от положенной чарки, чем заслужил немало насмешек со стороны старослужащих.

— Если бы еще от обедов отказался — цены бы тебе не было,— подтрунивал надо мной сослуживец, которому перепадала моя чарка.

Дома бывал очень редко: не отпускали, служба есть служба.

В февральский день 1915 года — стал он самым черным днем в моей жизни — прибежал за мной дневальный:

— Папанин, к тебе пришли.

Я увидел заплаканного брата Яшу:

— Вань, мама умерла, помоги могилу вырыть.

У меня все внутри так и оборвалось. Я пошел к начальству:

— Ваше благородие, отпустите домой: мать умерла, надо могилу копать.

Больших трудов стоило мне отпроситься — отпустили всего на три часа.

Афоня Мамин и Вася Демихин помогли мне вырыть могилу. Не помню, как попрощался я с матерью, как добрался до казармы, уткнулся носом в подушку. Меня привел в чувство дневальный:

— Слышь-ка, Папанин, выпей водички. Да ты не реви белугой, никто смерти не минует...

Долго я не мог прийти в себя: что бы ни делал, перед глазами все было родное лицо. Я пытался с головой уйти в свои повседневные обязанности, чтобы только не думать, не вспоминать. Не получилось. Миновали месяцы после смерти мамы, прежде чем я пришел в себя. Очнулся, точно после долгого сна, увидел жизнь очень отчетливо и поразился ее жестокости.

Служба была тяжелой. Много бессмысленного и злого увидел я на царском флоте. Сколько раз наблюдал настоящие побоища...

Начинались они так. Увольняют, к примеру, на берег матросов с броненосца «Три святителя».

Старший помощник командира обходит строй, напутствует:

— Чтобы не пили, по кабакам не шлялись. Если кто к вам прицепится с «Двенадцати апостолов» *, покажите, что такое «Три святителя», чтобы уважали! За честь корабля постойте!

Строй гаркнет:

— Будем стараться!

На берегу матросам деваться некуда, шли они в кабак. Ну, а уж из него выходили в «подпитии». Если навстречу попадался матрос, на ленточке бескозырки которого было написано «Двенадцать апостолов»,— немедленно получал по уху. Прибегали другие матросы, и начиналась драка «Двенадцати апостолов» и «Трех святителей». Доходило дело и до увечий.

Мордобой на флоте был официально отменен. Но боцманы, старшины нет-нет да и раздавали зуботычины. Мне, правда, ни одной не досталось, я старался службу нести так, чтобы придраться было не к чему.

Служба — в одном ее аспекте — очень напоминала мне нашу школу. Больше всего урок божий. Батюшка нас не спрашивал, верим ли мы в бога,— это для него само собой подразумевалось,— он был озабочен больше тем, как вбить в нас церковные премудрости.

* Название дредноута — крупного корабля с дальнобойной артиллерией.

Учеба матросов па флоте была построена по точно такому же принципу. Вопрос — ответ, вопрос — ответ. Зубри и зубри, думать не смей. Ну, например, враги бывают внешние — германцы и внутренние — поляки, жиды и студенты: от них смута.

Дело доходило до курьезов. Был в полуэкипаже инженер — ярый монархист. Однажды он особенно разошелся, нападая на врагов внутренних. Кто-то из матросов возьми и спроси:

— Вы, ваше благородие, какой институт изволили кончить?

Тот с гордостью:

— Петербургский университет!

— Стало быть, студентом были?

Инженер вспыхнул: понял подковырку.

Бывалые матросы диву давались: вольные разговоры пошли! Еще лет пять-шесть назад за такие речи в карцер попадали. Но теперь было совсем другое время. Шли месяцы, выстраивались в годы, несли стремительные перемены. Близилась революция.

В конце февраля семнадцатого года мы заметили, как заволновались, забегали офицеры. Нам они ничего не говорили. Но мы дознались: царя сбросили! Весть эту наш брат рядовой встретил поразному. Одни радовались, другие тревожились. «Какой ни есть, а царь. Не будет царя — не быть и порядку». Полетело за борт слово «господин», его постепенно вытесняло непривычное «гражданин».

«Гражданин»... Слово требовало к нижним чинам обращаться на «вы». Мы-то эту разницу сразу усвоили, а кое-кому из офицеров она далась нелегко. Хочется зуботычину матросу дать, а надо называть его на «вы». На «губу» бы посадил — требуется согласие судового комитета, которые появились после Февральской революции.

Незыблемый прежде распорядок трещал по всем швам. Прежней исполнительности требовали только от кока. «Вольницей» мы широко пользовались. Польза от этого была — мы шли на митинги. Я, как и другие, хотел понять, что же происходит, что же делается в России. Найти свое место в этом яростно спорившем мире.

Исподволь в душе шла переоценка ценностей. То, что подспудно накапливалось после «Очакова», что было результатом наблюдений, проявилось отчетливо: для меня авторитетом был каждый, кто выступал против царя. Но некоторые ораторы, враги царя, порой грызлись меж собой так, словно были готовы съесть друг друга. И как я мог не поверить одному из них — бледному, с больными глазами, надрывно кашлявшему во время выступления. Он говорил:

— Граждане свободной России! Я поздравляю вас с тем, что могу к вам так обратиться. Настал час долгожданной свободы,

когда мы берем в свои руки судьбу Отечества. Войну затеял и развязал царизм. Но можем ли мы допустить, чтобы великая Россия оказалась на коленях перед врагом? Разве есть среди вас люди, которые готовы встать на колени перед солдатами кайзера? Так могут думать только изменники! Война до победного конца!..

Мог ли я не верить этому человеку, если он только-только вернулся с царской каторги?! По убеждениям он был социалист-революционер. Значит, он за социализм и революцию — хороший человек!

Выступал другой — меньшевик, тоже только-только вернулся из тюрьмы. Он тоже за войну до победного конца. И громит большевиков.

Потом на трибуне появляется анархист, весь увешанный гранатами. Он против всех, против всего. А за что — непонятно. И тоже с царской каторги.

Попробуй разберись...

У меня в голове был ералаш — так мало я понимал...

Я так и не узнал имени человека, которого мне надо всю жизнь благодарить за вовремя сказанное слово. На одном из митингов стоял рядом со мной мужчина лет тридцати, в косоворотке, чистых, хотя и застиранных брюках, с хрипотцой в голосе. Он взглянул на меня разок, другой, видимо, заметил мое недоумение и спросил:

— Закурим, земляк?

Было в его голосе что-то располагающее.

— Закурим,— сказал я со вздохом.

— Тяжело? — спросил он участливо.

Я его понял:

— Тяжело.

— А ты вникни. Ораторов — куча, а кого громят сильнее всего?

Я ответил не сразу:

— Похоже, большевиков.

— Верно, хлопче, схватил ситуацию. А вот как ты думаешь, почему и эсеры, и меньшевики, и прочие оборонцы о большевиках говорят больше, чем об императоре Вильгельме?

— Слух идет, они все немецкие шпионы, их главарь Ленин был привезен в Россию в запломбированном вагоне.

Мой собеседник усмехнулся:

— И ты туда же... Давай, брат, подумаем. Ты только факты учти. Так сказать, мотай на ус. Значит, говоришь, Ленина в запломбированном вагоне привезли? А знаешь ли ты, что старший брат Ленина Александр в 1887 году поднял руку на царя и был повешен? И что Ленин был в царской ссылке? Что его труды в Германии жгут по приказу Вильгельма? Насчет шпиона и запломби-

рованного вагона меньшевики и эсеры выдумали, авось какой дурак и поверит. Ты, говоришь, всем веришь, кто против царя шел? Помозгуй. Эсерик выступал, ему три года каторги дали за то, что в градоначальника стрелял. А большевику — он ни в кого не стрелял — пятнадцать лет каторги. Вот и посуди, кто царю страшнее был. Вот и смекай, почему вся эта братия на большевиков обрушивается. Если котелок варит — поймешь...

В самом деле, чудно́ получалось — большевики многим ораторам казались злом несравненно большим, чем войска Вильгельма. В лютой ненависти к большевикам объединились кадеты, эсеры, меньшевики, монархисты. А ведь лозунг у большевиков был самый простой, доходчивый: «Власть — народу, землю — крестьянам».

На митингах все чаще и чаще звучала фамилия Ленина, повторялись его слова. Ленинская правда была настолько понятной, доходчивой, что народные массы — и я с ними — не могли ее не принять.

Процесс моего «обольшевичивания» шел постепенно, необратимо. И хотя я в партии с 1919 года, мыслями, сердцем я с нею с лета семнадцатого года.

С первых дней Октября я вступил в ряды красногвардейцев, с головой ушел в революционную работу.

Советская власть утвердилась в Крыму позже, чем в центральных районах России. Причин тому немало. Сказывалось в первую очередь то, что Крым не был промышленным краем, рабочие были главным образом в Керчи и Севастополе. В других же городах и поселках на полукустарных предприятиях рабочих было совсем немного, и серьезной революционной силы они не представляли.

В Крыму селились отставные офицеры, чиновники, вышедшие на пенсию. В деревнях же было засилье кулаков. Национальная рознь — а в Крыму обитали люди около тридцати национальностей — была достаточно сильной.

На первых порах после Февральской революции меньшевикам и эсерам удалось захватить в свои руки руководство Советами рабочих и солдатских депутатов, профсоюзами. Не случайно Я. М. Свердлов в организационном отчете ЦК VI съезду партии отметил, говоря о положении в Крыму: «В этом районе сильнее, чем где бы то ни было, оборонческое течение и товарищи блокируются с оборонцами».

Центральный комитет партии, учитывая сложившуюся обстановку, направил в Крым группу опытных большевиков. Приехали Ю. П. Гавен, Ж. А. Миллер, Н. А. Пожаров, Н. И. Островская и другие. 15 октября 1917 года открылась первая конференция большевиков Таврической губернии. Вторая была проведена в ноябре.

К этому времени большевистская организация Севастополя насчитывала 350 человек.

А эсеров и меньшевиков хоть отбавляй. В таких сложных условиях пришлось работать большевистской партии. Я. М. Свердлов поставил перед большевиками Крыма задачу исторической важности: превратить Севастополь в Кронштадт юга. Большевики не жалели сил, решая ее. Большое влияние на матросские массы оказали агитаторы-балтийцы, которые в семнадцатом году приезжали к нам трижды.

Как-то случился конфликт на тральщике. Науськанные меньшевистскими подпевалами, матросы чуть не выбросили за борт моего друга Васю Чистякова:

— Он большевик, немцам предался.

Я бросился на выручку:

— Бросайте и меня вместе с ним. Вы знаете, я ни в одну партию не вхожу: не большевик и не меньшевик, в эсерах и в анархистах не состою. А с Васей согласен. Давайте лучше его послушаем, потом обсудим, прав он или нет.

Вася рассказал о сложной обстановке в Крыму, призвал матросов не идти на поводу меньшевиков.

Но не все были с ним согласны. Меньшевики и эсеры приняли решение «бороться против солдат, отказывающихся идти на фронт».

ВСТУПАЮ В КРАСНУЮ ГВАРДИЮ

В конце 1917 года я вступил в Красную гвардию, в 1-й Черноморский отряд. Воевать мне и моим товарищам пришлось не на море, а на суше, против всякой контрреволюционной нечисти.

Первые бои мы вели с белогвардейскими полками, отозванными с фронта, и специальными татарскими отрядами. Их объединил махровый черносотенец, полковник царской армии Мокухин. Он же, воспользовавшись недовольством богатых татар-мусульман, способствовал созданию «Крымско-татарского правительства» (курултая), которое ставило своей целью отторгнуть Крым от России. К Мокухину примкнули бежавшие из северных районов страны тысячи белогвардейских офицеров.

Поначалу курултаевцы добились определенных преимуществ и заняли Бахчисарай.

В один из декабрьских дней революционный комитет Севастополя объявил тревогу: загудели гудки судов, стоявших на рейде. Все, кто мог держать оружие, кинулись на вокзал: белые вместе с войсками татарских националистов заняли Бахчисарай. Вскоре 60 теплушек с рабочими и матросами ушли к Бельбеку. Командо-

вал нами бывший поручик царской армии Андрей Толстов, человек очень умный, опытный и решительный.

Он быстро разбил нас на боевые единицы: четыре теплушки — отряд, назначил командиров. Я тоже стал во главе 150 человек, а моим заместителем Толстов назначил матроса с дредноута «Свободная Россия» Николая Донца. Часть бойцов во главе с матросом Михаилом Долговым осталась охранять Камышловский мост на подступах к Бахчисараю. Бахчисарай дался нам тяжело: когда наши отряды подошли к городу, нас встретил сильный ружейный огонь. Бой был тяжелым и долгим, но, когда мы заняли город, в Бахчисарае не оказалось ни одного военного или вооруженного человека: все они спрятались.

Назавтра мы приняли бой под Альмой, выбили оттуда врагов, несмотря на сильный артиллерийский огонь. Дальше наш путь лежал в Симферополь.

В середине января 1918 года в Симферополе установилась Советская власть. Комендантом города был тогда Николай Николаевич Чесноков. При нем я и стал «начальством» в первый же день. Правда, очень ненадолго.

Вызвал Чесноков меня к себе, налил из фляги вина:

— Пей.

— Не могу.

— Пей, я тебе приказываю!

Отпил я несколько глотков:

— Больше не могу, хоть убей.

— Вот и хорошо,— обрадовался комиссар,— доверяем тебе исключительное дело — охрану винных погребов и складов.

— Посерьезней задания не нашли,— обиделся я.

— Это очень серьезно. Винные погреба и склады для белогвардейской сволочи — козырной туз. Выгодно ей напоить всю нечисть — воров, бандитов, чтобы они по пьяной лавочке устроили в городе погром, свалив все на большевиков. Есть сведения, что все погреба будут открыты. Задача ясна?

— Ясна, товарищ комиссар. А что, если ликвидирую я все эти запасы?

— Валяй.

Что тут началось! Я выливал на землю бочку за бочкой.

От одного запаха опьянеть можно.

Пришел я к Чеснокову.

— Товарищ комиссар, ваше поручение выполнено, вино предано земле.

Тот так и ахнул:

— Все?

— Все.

Крякнул Николай Николаевич, но ничего не сказал.

— Ладно, Папанин. Только скажи по чести — неужели сам ни капли не пригубил?

— Товарищ комиссар, обижаете. Непьющий я, совсем.

— Н-да,— протянул Чесноков.

Помолчав, добавил:

— Следующее задание будет таким: поддерживать в городе революционный порядок.

— Слушаюсь, товарищ комиссар...

Конечно, эпизод этот — лишь черточка общей картины тех дней. Он говорит только о моей молодости, но отнюдь не о методах работы Н. Н. Чеснокова. Был Николай Николаевич умным, дальновидным человеком, прекрасно разбирался в обстановке, сложнее которой и выдумать трудно, и действительно умел поддерживать в городе революционный порядок.

В декабре 1917 года в Севастополе власть перешла в руки большевиков, и вскоре были созданы Военно-революционный комитет, который возглавил Ю. П. Гавен, и военно-революционный штаб под руководством М. М. Богданова. В январе 1918 года ВРК возник в Симферополе. В марте была провозглашена Советская Соци листическая Республика Тавриды, просуществовала она недолго — всего полтора месяца.

Рядовой революции, я в те годы — и это естественно — не мог представить всей сложности обстановки в революционном Крыму.

Мой родной Севастополь — базу Черноморского флота — облюбовали меньшевики и эсеры; они отлично понимали его значение и вели неустанную и хитрую пропаганду против большевиков. В. И. Ленин знал об этом, и к нам ехала одна делегация за другой, а в их составе закаленные в классовых боях партийные работники. Они говорили о положении в стране, о том, почему В. И. Ленин стоит за немедленное заключение мира, выход России из войны, разоблачали предательскую роль Троцкого, сорвавшего в Бресте мирные переговоры.

После того как был сорван Брестский мир, кайзеровские полчища начали топтать нашу землю. Украинская рада с лакейской поспешностью открыла двери перед германцами.

Немцы вошли в Крым, приближались к Севастополю. Вооруженный до зубов враг был рядом, а командование флота во главе с адмиралом Саблиным старалось скрыть это от матросов. Увольнения на берег были запрещены, радио в каютах тогда не было, сводка из рубки радиста шла только офицерам. Матросам внушалось:

— Слухи, что к Севастополю идут немецкие войска,— большевистская провокация. Да, войска идут, но это войска наших братьев — Украинской рады. Большевикам только того и надо, что-

бы столкнуть лбами братьев — русских и украинцев. Неужели среди нас найдутся способные на братоубийство?

Говорят, капля камень точит. Часть матросов поверила: не поднимать же оружие против братьев! Если бы матросы знали, что за телеграммы принимают радисты!

«22 часа 30 минут, 24 марта. Всем. Севастополь. Областной военно-революционный комитет, всем береговым и судовым комитетам.

Мирные переговоры ни к чему не привели. На наше предложение сложить оружие в 30 минут противник не согласился, после чего мы перешли в наступление. Все время идет бой... Из разговоров с солдатами выяснилось, что мы деремся с 21 ландштурмским полком... К нам все время прибывают извне силы. Настроение бодрое, трусов нет. Мокроусов» *.

8 апреля 1918 года кайзеровцы подошли к Перекопу, а 22 апреля оккупировали Симферополь. Незадолго до этого в Крыму был создан штаб фронта, комиссаром которого стал Никита Кириллович Сапронов. В первые недели Военно-революционный комитет объединял немногим больше трех тысяч бойцов: красногвардейцев, матросов, рабочих. Но с каждым днем численность бойцов возрастала.

21 апреля Центрофлот обсудил сложившееся положение. Шла речь и о том — это предложение внес представитель Украинской рады Сотлик,— что надо поднять желто-блакитный флаг Рады над Севастополем и судами Черноморского флота: это, мол, спасает Севастополь от немцев. Под нажимом большевиков была принята резолюция: «Революционный Черноморский флот был авангардом революции, им и будет, и знамя революции никогда не спустит, ибо это знамя угнетенных, и моряки его не предадут».

Моряки предавать знамя революции не собирались. Но это уже сделал Саблин. Черносотенец, втайне помышлявший о восстановлении монархии, он послал телеграмму в Киев, в которой говорилось, что 20 апреля Севастопольская крепость и флот, находящийся в Севастополе, подняли желто-блакитный флаг.

Просчитались адмирал и его приспешники, поспешили выдать желаемое за сущее. Над несколькими судами в самом деле появился желто-блакитный флаг, но совсем на короткое время. Как ни старался Саблин, не было на флоте нужного ему единодушия. Саблин не мог открыто заявить, что стремится отдать флот немцам, лишь бы суда не попали в руки большевиков. Для этого он и затеял переговоры с Центральной радой. Он-де, Саблин, получил заверения, что если Севастополь и флот присягнут на верность Централь-

* «Борьба большевиков за власть Советов в Крыму». Симферополь, Крымиздат, 1967, стр. 126.



**Дважды Герой Советского Союза,
начальник дрейфующей станции
«СП-1»
контр-адмирал И. Д. Папанин.**





Бойцы бригады бронепоездов 14-й армии.
Слева направо:
Филипп Арсентьев,
Иван Папанин,
Всеволод Вишневский,
Петр Попов.

Комиссар Заднепровской дивизии.





Почтовое отделение
на ледоколе «Малыгин».

Бухта Тихая;
знаменитый «Седов» доставил сюда
на год очередную смену полярников.





Первомайская демонстрация на полярной станции.

Запуск радиозонда.





На острове Рудольфа
в ожидании летной погоды.
Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт
(справа)
и начальник «СП-1»
И. Д. Папанин. Май 1937 года.

Впервые в истории
наш самолет Н-170,
созданный в КБ А. Н. Туполева,
сел в районе Северного полюса.
На снимке: командир отряда
Михаил Васильевич Водопьянов
и штурман Иван Тимофеевич
Спирин.



На Северном полюсе.
И. Д. Папанин
и полярный летчик
Илья Павлович Мазурук.



В этой палатке
жили на полюсе.





Будни на станции «СП-1».
Так брали гидрологические станции, или, как говорили первые жители полюса, «крутили разлуку».

Эрнст Кренкель — дежурный повар.





Натягивается антенна
для радиостанции
Э. Т. Кренкеля.

Ледокол «Таймыр» подходит
к дрейфующей льдине,
где располагался
лагерь папанинцев.

Последний снимок на льдине.





Незабываемая встреча в Москве. И. Д. Папанин, Г. К. Папанина.

М. И. Калинин вручает начальнику «СП-1» заслуженную награду.





Заместитель председателя Совнаркома Розалия Самойловна Землячка и И. Д. Папанин. 1939 год.

В пионерском лагере с Мариной Расковой. 1940 год.





Знаменитый полярный капитан Владимир Иванович Воронин.

А. А. Жданов и И. Д. Папанин.





А. А. Жданов и И. Д. Папанин вместе с героическим экипажем ледокола «Седов».

Таким был «Георгий Седов» в последние дни своего дрейфа.



В кулуарах Академии наук.
Слева — президент Академии
Владимир Леонтьевич Комаров.



Бойцам вручается танковая колонна.







Капитан Николай Иванович Хромцов
отдал Арктике всю свою жизнь.
Он и умер на капитанском мостике
во время проводки конвоя
по Белому морю
тяжкой зимой 1943 года.

Александр Сергеевич Буданов.
В 1941 году он был
секретарем Архангельского
обкома партии по транспорту.

Секретарь парторганизации
мурманского порта
в 1942—1944 годах
Тимофей Борисович Гуженко.
Фотография военных лет.

ной раде, то немцы не войдут в Севастополь, не посмеют захватить флот.

25 апреля специальная комиссия для организации отрядов по борьбе с оккупантами (председателем ее был мой боевой друг Никита Долгушин) обратилась к морякам с воззванием:

«Товарищи моряки! Прошло время слов, и настала минута, та роковая минута, когда должны мы, моряки, выйти на последний смертный бой с врагами революции. Свобода окружена хищными бандами германских и русских империалистов. Пусть история на своих скрижалях запишет нас не именем позора и трусов, а именем честно погибших за освобождение от рабства и от оков! Товарищи моряки! Организуется Черноморский отряд. Запись производится в Черноморском флотовом экипаже, казарме № 8. Там же и сборный пункт».

Саблин и его единомышленники добились того, что воззвание до матросов, бывших на кораблях, не дошло. Записывались в отряд рабочие заводов и мастерских.

Предатели скрыли от матросов поступившее по телеграфу категорическое требование Ленина — вывести флот в Новороссийск, чтобы корабли не стали добычей немцев.

29 апреля я был на бронепоезде в районе Альмы. Был ожесточенный бой, как мы считали — с частями Рады, мы отступали к Бахчисараю, превосходство врага было очевидным. Тогда Н. К. Сапронов послал меня за подкреплением в Севастополь. Как только паровоз, на котором мы ехали, миновал Бельбек, показалась бронеплощадка с людьми. Это и была желанная помощь, добровольцы-севастопольцы. Паровозы поравнялись, и в это время показалась вражеская конная разведка. Мы начали стрелять, но враги скрылись, только один человек упал с лошади. Матросы во мгновение ока были на месте, и вскоре пленный немец, разутый и раздетый, стоял и с ужасом ждал смерти, лопоча что-то по-своему.

Когда я сообразил, что перед нами солдат немецкой армии, то, выхватив маузер, загородил его и сказал, что не дам убить немца, потребовал, чтобы ему вернули его одежду.

Матросы зашумели:

— Вот еще командир выискался!

— Много вас, начальников, развелось!!

— Поймите,— кричал я,— немец этот для нас — клад! Его немедленно надо в ревком: он может дать ценные показания. И пусть те, кто верят, что в Крым идут братья-украинцы, посмотрят на пленного.

Немцу вернули его одежду. Я ему сделал знак — одевайся, мол, пошли. Забрались мы с ним на бронеплощадку и вскоре были в Севастополе.

Я не боялся, что немец сбежит, шел к ревкому быстро, так что пленный едва за мной поспевал. В ревкоме я сразу кинулся в кабинет к Ю. П. Гавену. Немца протолкнул первым. У Гавена шло совещание.

— Что за явление? — Гавен показал на немца.— У нас серьезный разговор!

— Немец, товарищ председатель ревкома. В плен взяли. Я и доставил сюда, думал, допрос вести будете.

Гавен встал.

— Вот он, самый сильный аргумент против Саблина и Украинской рады. Товарищ Папанин,— повернулся он ко мне,— немедленно на Графскую пристань, на катер — и на «Волю». С немцем. Там сейчас идет митинг.

— Разрешите выполнять?

— Действуйте.

Вытолкнул я немца из кабинета. На машине нас отвезли на Графскую пристань, быстренько подали катер, и я сказал мотористу:

— На «Волю» — полный вперед!

Мы поднялись на «Волю». Там, как и сказал Гавен, шел митинг команды — полутора тысяч человек. Шел спор о том, уходить или нет кораблям из Севастополя.

Я попросил слова:

— Только что у Бельбека мы взяли пленного. Тут нам все время втолковывают, что к нам братья-украинцы идут. Помогите ему на кнехт подняться и спросите, кто он такой.

Тут все зашумели:

— Зачем его приволок?

— Скажу. Но сначала спросить хочу: кто-нибудь умеет говорить по-немецки?

— Вон что! — ахнула толпа.

Один из офицеров спросил:

— Кто вы?

— Солдат его величества кайзера Вильгельма Второго! — четко отрапортовал пленный.

— Вот это «брат»! — снова ахнула толпа.

— Идут ли с вами части Украинской рады?

— Идет регулярная армия кайзера Вильгельма Второго.

Немец рассказал, что каждому из них кайзер обещал: весь Крым будет немецким, так же как и Черноморский флот.

Что тут поднялось на корабле! Настроение сразу переменилось:

— Поднимать пары, и немедленно!

Матросы к нам подходили поближе, чтобы еще раз удостовериться, что со мной действительно немец.

Дальше опять на катер. Моторист только спросил:

— Теперь куда?

— На «Георгий Победоносец». Жми, браток.

На втором корабле повторилось то же самое. Матросы воочию убедились, что их обманывали. Пленный был веским аргументом в поддержку позиции большевиков. Митинг затянулся, я сдал немца под расписку судовому комитету «Георгия Победоносца» и отправился на берег.

В тот же день, 29 апреля, курс на Новороссийск взяли крейсер «Троя», 12 миноносцев, 65 моторных катеров, 11 буксиров, несколько десятков вспомогательных судов. Экипажи эсминцев повесили сигнал: корабли, попытающиеся воспрепятствовать их выходу в море, получат залп торпедами.

Но ушли не все корабли.

Об этом эпизоде много позже мне напомнил мой старый друг Никита Кириллович Сапронов, герой гражданской войны, один из самых бесстрашных людей, каких я знаю. Незадолго до его кончины я получил от него письмо.

«Дорогие и глубокоуважаемые Галина Кирилловна и Иван Дмитриевич! Прежде всего разрешите, дорогая Галина Кирилловна, поздравить горячо Вас с днем Вашего рождения 29 апреля!.. Это — особый для нас день.

Он останется в моей памяти на всю мою жизнь так же, как и в памяти Ивана Дмитриевича. Именно тогда он доставил военнопленного немца на дредноут «Воля», где решалась судьба о выводе или невыводе флота из Севастопольской бухты, и убедил колеблющихся, что мы боремся не с «братьями-украинцами», а с немецкими захватчиками.

Героическая смелость и находчивость Вани Папанина 29 апреля 1918 года способствовала тому, что в этот же день ночью с нами вышла первая очередь, а потом, 30 апреля, и вторая очередь — Военно-Черноморского флота из Севастополя в Новороссийск.

Разрешите крепко обнять Вас обоих и крепко расцеловать!

Ваш Н. К. Сапронов».

Получить столь лестную оценку от скупого на похвалу Никиты Сапронова было очень приятно.

О том, как разворачивались события на крейсере «Воля», мне рассказал потом турбомашинист судна Миша Кулик.

Командующий Черноморским флотом Саблин и не думал сдавать свои позиции: на «Воле» открылось делегатское собрание — обсуждался вопрос о скорейшем выводе флота. Саблин заявил, что в данной обстановке нет смысла выводить флот: можно встретиться в море с турецким флотом, поэтому лучше всего отсиживаться в Севастополе. В бой же с немецким флотом вступать нельзя, иначе

будет нарушен Брестский мирный договор. К тому же, гнул свою предательскую линию Саблин, команды на судах укомплектованы не полностью, в море они будут небоеспособны.

Но матросы стояли на своем, и командующий скрепя сердце дал приказ оставшимся судам готовиться к отходу.

По бухте замелькали баркасы и катера — матросы получали на складах запас провизии.

Но дорогое время было упущено: немцы уже заняли Северную сторону и били по судам прямой наводкой. А суда безмолвствовали. Комендоры стояли у заряженных орудий и не стреляли. Лишь раза два огрызнулись орудия «Свободной России», но тут же был получен приказ Саблина прекратить пальбу.

Все-таки основная масса судов успела уйти, врагу досталось лишь старье да легкие крейсеры «Кагул» (он ремонтировался в доке), «Память Меркурия» и бывший «Очаков» (не помню его нового названия), что стояли у стенки около доков.

В Севастополь вошли враги.

Друг детства, рабочий судостроительного завода Ваня Крысенко, предупредил меня:

— Ваня, таись, а то веревочный галстук обеспечен.

И я затаился, как мог, домой не показывался. Жил у рабочего порта Григория Папушина, которому одному только все рассказал и который устроил меня к своим друзьям-рыбакам. С ними я ходил на лов рыбы, большую часть времени проводил в море. Они же рассказывали мне, что происходит в мире. Новости были скверные.

Немцы потребовали себе весь флот — и тот, что базировался в Новороссийске,— предъявили ультиматум: или флот вернется в Севастополь, или германские войска двинутся на Новороссийск.

Владимир Ильич Ленин наложил резолюцию на докладной записке начальника Морского генерального штаба: «Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно».

Было это 24 мая. А четыре дня спустя была отправлена директива командующему и главному комиссару флота: «Ввиду явных намерений Германии захватить суда Черноморского флота, находящиеся в Новороссийске, и невозможности обеспечить Новороссийск с сухого пути или перевода в другой порт, Совет Народных Комиссаров, по представлению Высшего Военного Совета, приказывает Вам с получением сего уничтожить все суда Черноморского флота и коммерческие пароходы, находящиеся в Новороссийске. Ленин».

Приказ Советского правительства стали саботировать исполнявший обязанности командующего флотом бывший капитан первого ранга Тихменев и главный комиссар Н. П. Глебов-Авилов.

Линкор «Воля» и шесть эсминцев отказались выполнить приказ. Когда они уходили из Новороссийска, оставшиеся корабли сигналили: «Судам, идущим в Севастополь: «Позор изменникам России»».

18 июня население Новороссийска обнажило головы: началось потопление флота. Матросы, не умевшие плакать, бескозырками вытирали глаза. Первыми погибли эсминцы «Пронзительный», «Гаджибей», «Фидониси», «Калиакрия», «Сметливый», «Стремительный», «Капитан-лейтенант Баранов», крупнейший дредноут «Свободная Россия». Суда уходили в морскую пучину, сигналя: «Погибаю, но не сдаюсь!» Последним это сделал эсминец «Керчь» на траверсе Кадашского маяка.

Слухи о событиях в Новороссийске каждый из моих друзей и знакомых воспринял как большую трагедию: все мы были связаны с флотом. Не давала покоя мысль: что будут делать немцы с оставшимися кораблями? Пусть крейсеры «Иоанн Златоуст», «Кагул» стары, неисправны. Но ведь их отремонтировать можно, неспроста они поставлены в доки.

Меня разыскал Федор Иванович Перфилетов, которого я знал много лет. Он работал начальником инструментального цеха и взял меня на работу. В мастерских ремонтировался «Очаков».

Встретил я нескольких старых друзей. После обстоятельных разговоров пришли мы к выводу: надо вредить как можно активнее, но внешне чтобы все было в порядке. К нам присоединились и другие ремонтники. Вроде бы все обстояло нормально: корабли хотя и медленно, а ремонтировались. Но как? Об этом знали только мы. Наиболее опытных ремонтников я позднее взял с собой в бригаду бронепоездов. Забегая вперед, скажу, что очень пригодились ремонтники на бронепоездах 58-й дивизии, которую возглавлял Павел Ефимович Дыбенко, а после него — Иван Федорович Федько. Поезда имели каждый свое имя — «Память Иванова», «Спартак», «Урицкий» и т. д. Бригадой бронепоездов командовал Иван Лепетенко. О том, как воевала дивизия, о ее славном боевом пути свидетельствуют два ордена Красного Знамени. Дважды Краснознаменная — редкая дивизия удостаивалась чести так именоваться. Я горжусь тем, что находился в ее рядах и был бойцом подрывного отряда, впоследствии влившегося в Заднепровскую бригаду бронепоездов, громившую банды Григорьева, потом — заместителем начальника головных ремонтных мастерских.

Вскоре после гражданской войны, во время работы в Крымской ЧК, я познакомился с Константином Треневым. Мы с ним часто встречались в домашней обстановке, беседовали о самых разных

делах. Была у него не очень приятная для собеседников привычка: слушает, слушает, а потом раз — и что-то запишет на спичечном коробке, на клочке газеты. И опять слушает.

— Костя, ты что?

— Просто слово одно вспомнил. Ты давай рассказывай.

Я и старался: выкладывал ему всевозможные побасенки из партизанской матросской жизни — знал их много.

Прошли годы, я жил уже в Москве. Знакомства мы не прерывали. Тренев познакомил меня с артистом Малого театра — таким знаменитым, что, несмотря на общительный характер, я при нем и говорить стеснялся.

Это был народный артист республики Степан Леонидович Кузнецов, любимец публики, в совершенстве владевший даром сценического перевоплощения. С. Л. Кузнецов играл в пьесах Гоголя, Чехова, Островского, Сухово-Кобылина, Шоу, Погодина.

Каждый раз, увидев Кузнецова, я замолкал. Это сердило Тренева. И он однажды сказал:

— Ваня, не стесняйся, это же парень свой в доску.

Слова эти он произнес с моей интонацией и настолько похоже, что все рассмеялись — очень уж несвойственна была такая фраза самому Треневу — мягкому, интеллигентному.

Пришел день, когда Тренев прислал мне билеты в театр:

— Приходи на премьеру моей пьесы.

Пришел — и увидел: знакомый артист Швандю играл. И услышал я свои словечки. Очень смеялся. Тренев потом как-то обмолвился:

— Швандю писал с тебя,— и улыбнулся.— Признайся, очень он похож на тебя, каким ты был в гражданскую...

Тренев приохотил меня к театру, я старался теперь не пропускать премьер. Ну, а кино все мы любили и каждый новый фильм воспринимали как событие. Их тогда немного выпускалось. А однажды я и сам был киноартистом. Когда шли съемки фильма «Клятва», режиссер Михаил Чиаурели обратился ко мне:

— Иван Дмитриевич, выручите! На все роли артисты подобраны — на вашу не можем найти.

Пришлось сыграть самого себя.

Больше я с кино не сталкивался так непосредственно, хотя и есть у меня там друг — Марк Донской. Думал ли я в 1920 году, когда в партизанской Крымской повстанческой армии встретил не по летам серьезного и отважного паренька, что пройдут годы и весь мир узнает его — народного артиста СССР, лауреата Государственной премии, Героя Социалистического Труда коммуниста Марка Донского! Броского внешне в нем ничего не было, разве только густая копна волос, да в глазах неиссякаемое любопытство к жизни.

Но Марку были свойственны обстоятельность, не по годам зрелая рассудительность. Партизанское житье известное, дисциплина была не армейская, во время гражданской войны партизаны, бывало, и митинговали. Донской никогда лишнего слова не скажет. Человек редкой целеустремленности и организованности, он словно с пеленок усвоил правило: приказ начальника — закон для подчиненного. Телосложения Марк был явно не богатырского, но ни разу не пожаловался, все старался другим помочь. Таким и остался Марк Семенович, скромным, очень простым, выдержал испытание славой.

Очень я рад, что есть у меня такие друзья, как Марк Донской.

В ПАРТИЗАНСКОМ КРЫМУ

Работая в мастерских порта, я потихоньку разыскивал старых друзей, обретал новых.

Но пришел день, когда мне надоело жить с постоянной оглядкой. Хотелось воевать с белогвардейцами с оружием в руках. Я тайком сел в товарняк и скоро был в Джанкое, а оттуда пробрался к своим и стал бойцом, а затем начальником ремонтных мастерских. Когда наша армия отступала под напором белогвардейских полчищ, Иван Лепетенко поручил отряду моряков, и мне в том числе, взять на заводе «Анатра» в Александровске (ныне Запорожье) лучшие станки и установить их в 12 вагонах типа «пульман». В этом деле очень помогли нам рабочие местного железнодорожного депо. Часть из них уехала с нами. Во время отступления наших войск начальник бронесил 12-й армии Чугуникин выпросил наши мастерские у Лепетенко. Мы остались в Злынке, штаб 12-й армии дислоцировался в Новозыбкове. Я поехал в Гомель за орудиями для прикрытия наших мастерских. Мы срезали лафеты и приспосабливали орудия к вагонам. Так наш «завод на колесах» получил солидное подкрепление. А сам я подхватил там тиф. Едва встав на ноги, удрал из больницы в свои мастерские. Военный комендант Гомеля на паровозе отправил меня в Злынку. В общей сложности я проработал в мастерских — 12-й и 14-й армиях — около двух лет.

Мои друзья-подпольщики оставались на своих местах.

Сергей Александрович Леонов, руководивший всеми подпольщиками Крыма, Николай Ярошенко, Сергей Муляренок, Василий Васильев, Антонина Федорова, Эмма Кубанцева, Катя Григорович... О каждом из них и о многих других подпольщиках можно написать увлекательную книгу, и это будет повесть о человеческом мужестве, находчивости и выносливости, о преданности делу

революции. Поразительным бесстрашием даже среди подпольщиков отличался начальник подрывных команд Александр Петрович Уланский. Позднее он перешел на работу в ВЧК — ОГПУ, под его непосредственным руководством набирался опыта легендарный разведчик Рихард Зорге.

Многие из них остались моими друзьями на всю жизнь.

Через два года я вернулся в Крым в составе партизанского отряда Мокроусова и судьба свела нас снова.

Опасность подстерегала подпольщиков на каждом шагу — порой там, где ее меньше всего ждали. Белые засылали в ряды подпольщиков своих агентов. А что может быть страшнее, чем пользующийся доверием предатель?

Работать подпольщикам в Крыму с каждым днем становилось все труднее — Врангель перебросил в Тавриду с Кубани крупные воинские части, усилил контрразведку.

Настало время, когда на первый план выдвигалась партизанская борьба.

И партизанские отряды были созданы. Поначалу они были небольшими, разрозненными и очень нуждались в оружии, деньгах, продовольствии.

В 1920 году Крымский подпольный обком партии направил в Харьков своих представителей, чтобы они рассказали руководству ЦК КП(б)У и Реввоенсовету Юго-Западного фронта об истинном положении дел и попросили помощи. На рыбачьей лодке посланцы дошли морем до Одессы, а оттуда приехали в Харьков, где их приняли в Закордонотделе ЦК КП(б)У и в Реввоенсовете Юго-Западного фронта. Партизанам выдали и средства, и продовольствие, и вооружение. Главкомом Повстанческой армии был назначен Алексей Васильевич Мокроусов, один из самых популярных и храбрых командиров. Мокроусову, как главнокомандующему, были даны широкие полномочия. Начальником штаба армии, а впоследствии заместителем командующего стал Василий Погребной.

Был обнародован приказ Реввоенсовета республики — всем морякам, находившимся в частях Красной Армии, отправиться в распоряжение командования морскими силами. Я уехал в Николаев из 12-й армии, в которой воевал около года.

С Мокроусовым мы и встретились в Николаеве.

Я работал тогда в оперативном отделе штаба морских сил Юго-Западного фронта и был несказанно рад встрече с Алексеем Васильевичем, очень уважал его за кристальную честность, прямоту и редкое бесстрашие.

Вскоре Мокроусов уехал в Харьков. Николай Федорович Измайлов, командующий морскими и речными силами Юго-Запад-

ного фронта, и я, комиссар оперотдела, срочно выехали в Мариуполь для обследования формировавшейся там Азовской флотилии. В Ростове мы опять встретили Мокроусова, возвращавшегося из Харькова. Мокроусов направлялся в Крым и собирал людей для десанта. Разговор у нас был коротким.

— Поедешь со мной? — спросил он.

— Конечно.

В то время ситуация в Крыму ухудшилась. Зимой Юго-Западный фронт упустил возможность овладеть Тавридой, а потом атаки наших войск были отбиты корпусом белогвардейского генерала Слащева. В. И. Ленин обратил внимание Реввоенсовета республики на эти ошибки и подчеркнул, что туда вовремя не двинули достаточных сил. В апреле 1920 года барон Врангель был избран на белогвардейском военном совете в Севастополе главнокомандующим вооруженными силами Юга России. В июне белые захватили Северный Крым, а к осени Южный фронт стал главным для республики Советов.

Антанта не жалела ни вооружения, ни продовольствия. Под знамена Врангеля стекались уцелевшие деникинцы, колчаковцы. Белогвардейцы на всех фронтах отличались своей жестокостью. Но Врангель превзошел всех их. Ужас наводило в Севастополе одно упоминание генерала Слащева. Первый же его приказ, опубликованный в «Таврическом голосе», заканчивался так: «Пока поберегитесь, а не послушаетесь, не упрекайте за преждевременную смерть».

В Джанкое, где находился его штаб, Слащев сразу отдал приказание соорудить десятки виселиц, сказав при этом:

— Пустовать ни одна не будет.

И не пустовали: на них нашли смерть сотни большевиков, комсомольцев, партизан, а то и просто подозреваемых — для устрашения населения.

Известно, что Михаил Булгаков, создавая «Бег», писал Хлудова со Слащева. Судьба прототипа сложилась иначе, чем судьба героя «Бега».

Уехав за границу, Слащев жил в Болгарии, был среди эмигрантов одной из самых авторитетных фигур. И в том, что он вернулся в Советскую Россию, я вижу большую мудрость тех, кто разрешил это сделать. Родина, принимая Слащева, как бы говорила эмигрантам, что прощает тех из них, кто будет честно трудиться на благо народа. Коли Советская власть отнеслась милосердно даже к Слащеву, то остальным и подавно ничто не грозит. Это была акция большого значения. В чем-то он, этот шаг, сродни мудрому провидению Ф. Э. Дзержинского, разрешившего в 1924 году «нелегаль-

ный» приезд на родину такого столпа эмиграции, как В. В. Шульгин.

Ну конечно же Шульгина, каждый шаг которого по нашей земле незримо контролировался, можно было легко арестовать. Но в политике выигрывает тот, кто видит дальше. Шульгину дали уехать обратно. Поездка по Советской России была для Шульгина откровением. Он воочию убедился, что народ весь за новую власть, за большевиков. Обо всем увиденном Шульгин написал. Его книга была одной из причин, приведших к расколу в стане эмиграции.

Я встречался со Слащевым. Ирония судьбы: в Крыму я от него прятался, ненавидел его как лютого врага, а в Москве мы как-то оказались рядом на Красной площади во время военного парада. Если говорить честно, видеть Слащева было для меня хуже всякой пытки.

«В середине августа 1920 года по решению ЦК КП(б)У и Реввоенсовета Юго-Западного фронта для укрепления партизанского движения в Крым была заброшена группа бывших красногвардейцев-севастопольцев, имевших большой опыт борьбы с белыми на Дону, Украине и в Крыму: А. В. Мокроусов, И. Д. Папанин, Г. А. Кулиш, Д. С. Соколов и другие, всего 11 человек»,— написано в «Истории гражданской войны».

Мы согласовали наши планы со штабом морских сил, и на другой день я включился в работу. Стали собирать верных людей. Много помог нам прибывший из крымского подполья Сергей Муляренок.

Транспорта у нас не было, а не дойдешь же до Крыма пешком по морю. Мокроусов вызвал меня:

— Сыскать два катера! Срок — три дня.

— Понимаю, что это приказ, да где ж их найти? — ответил я.

— Хоть у черта на куличках, а чтобы через три дня катера были.

Отправился я на поиски. День ходил, два — совсем было отчаялся. Но недаром говорится: «Кто ищет — найдет». Сыскал-таки я катер «Гаджибей» — под Краснодаром. Но надо было еще доставить его к месту назначения.

Что было потом, судите по воспоминаниям А. В. Мокроусова: «В Краснодаре я увидел, как полсотни красноармейцев несли на своих плечах «Гаджибея» на железнодорожную платформу.

Едва погрузили, Папанин подал команду:

— Открывай бочонок!

Оказывается, он принес бочонок с пивом, которым угостил красноармейцев. Пили из большой кружки, сделанной из гильзы четырехдюймового снаряда.

В Новороссийске Папанин отыскал и другой корабль — «Витязь», наладил его ремонт, который шел круглые сутки. Каждому рабочему он дал по кругу колбасы, хотя тогда в Новороссийске и мяса-то нельзя было найти».

Не стану рассказывать, как добывал я эту колбасу. Самое главное было сделано: приказ выполнен.

Подготовка к десанту шла в глубочайшем секрете.

О ней знали очень немногие. Мы понимали, что идем на большой риск: два маломощных суденышка могли, разузнай об этом врангелевцы, легко стать их добычей.

Чтобы хоть как-то обмануть белых, Мокроусов предложил изменить внешний вид «Витязя». На нем поставили фальшивую вторую трубу, сколотили надстройки. Судно перекрасили в серый цвет, чтобы «Витязь» хоть отдаленно напоминал миноносец.

Горючее у нас было только для одного катера. «Витязю» требовался уголь, который мы собирали по кусочку.

Тайну сохранить нам удалось: даже местные власти считали, что ремонтируются суда береговой охраны. Решили идти в Крым ближайшим путем — от Анапы. В нее мы и направились из Новороссийска. Когда подошли к Анапе, там началась паника. «Витязь» приняли за белогвардейский миноносец и решили, что высаживается десант. Впрочем, все успокоились мгновенно, едва мы сошли на берег.

Мы — моторист Николай Ефимов и я — в который раз пересмотрели все корабельные механизмы, разобрали и собрали мотор на «Гаджибее». Стоял отличный августовский день. Рыбаки наловили много кефали и принесли нам:

— Морячки, возьмите, пригодится.

Мы попытались дать им деньги — не взяли. Никогда и ни при каких обстоятельствах не терявший находчивости Дмитрий Соколов, большой весельчак, храбрый и преданный товарищ, которого я знал еще с 1919 года по заднепровской бригаде бронепоездов, собрал рыбу в мешок и заявил, что идет в пекарню.

Мы засмеялись:

— Митя, ты, часом, не заблудился?

Но Митя вернулся вскоре с огромным противнем печеной рыбы, вынул из мешка несколько буханок хлеба и крикнул:

— Кто желает подкрепиться?

Кажется, ни до, ни после я не ел такой вкусной кефали с теплым хлебом. Это был наш прощальный ужин перед уходом в Крым.

Еще в Новороссийске мы сделали одну оплошность — пригласили штурманом бывшего мичмана царского флота Жоржа, фамилии его не могу припомнить. Он уверял, что отлично знает побережье Крыма. Жорж оказался горьким пьяницей.

Мокроусов командовал «Витязем», а мне вверили «Гаджибей». Наступила ночь. «Витязь» шел первым. Скоро должен показаться берег Крыма, но в темноте его еще не было видно. Вдруг «Витязь» резко замедлил ход. Оказывается, Мокроусов узнал... бухту Феодосии. Мы быстро подошли к «Витязю». «Ваня,— сказал Мокроусов,— давай за мной отсюда полным ходом. Как бы не влипли. Приготовьтесь к бою, можем нарваться на противника». Вот куда нас по ошибке привел Жорж! Пришлось спешно покидать вражескую зону.

Когда подходили к Керченскому проливу, вышел из строя мотор на «Витязе». Взяли его на буксир, поплелись дальше черепашьим шагом. На фарватере Керченского пролива нас заметили белогвардейцы, и в погоню вышло вооруженное транспортное судно. К нашему счастью, белогвардейцы повернули назад. Видимо, они тоже приняли «Витязя» за миноносец. Мы же пошли к устью реки Кубани. Там опять чуть не попали в беду: нас заметили и стали обстреливать, на этот раз свои. Только после того как мы несколько раз просигналили красными флажками, обстрел прекратился.

Подошли ближе, но пристать не могли из-за мелководья. Матрос Александр Григорьев, ростом в два метра, разделся, спрыгнул в воду и, высоко подняв документы, чтобы не замочить их, пошел к берегу, где и проверили наш мандат. Немного спустя мы дошли до Анапы. Там начали готовиться к новой попытке высадить десант. Поскольку «Витязь» вышел из строя, пришлось идти на «Гаджибее». Часть людей оставили в Анапе. Мы вместе с Николаем Ефимовым проверили мотор и, едва стало светать, вышли в море.

Нас было одиннадцать человек: Алексей Мокроусов, Василий Погребной, Сергей Муляренок, Николай Ефимов, Григорий Кулиш, Александр Григорьев, Федор Алейников, Александр Васильев, Дмитрий Соколов, Курган, имени не помню, и я. (Теперь нас в живых только двое: Митя Соколов, в восемьдесят лет ушедший на пенсию, и я. Одни погибли в боях, другие умерли: «беспощадное время бьет по нашим квадратам».)

В первые часы рейса погода стояла замечательная, да и мотор работал исправно. Потом началась зыбь, а к вечеру появились большие волны. Мокроусов стоял у руля, а мы с Ефимовым по очереди следили за мотором. Катер заливало водой, и экипаж едва успевал вычерпывать ее. Мокроусов валился с ног от усталости.

— Ваня, подмени,— сказал он под утро.

Я встал за руль и повел катер, поглядывая на компас. Последний мало был похож на современный корабельный. Он помещался в деревянном ящике, где горела свеча, освещая картушку компаса. Вдруг я услышал сильные перебои мотора. Оказывается, Ефимов от усталости задремал. Насос и охлаждение испортились, и мотор перегрелся. Я бросил руль и быстро остановил движок. Наступили тревожные минуты. Следовало срочно разобрать трубку охлаждения. Дав остыть мотору, мы опять разобрали и собрали его, но он никак не заводился. Тут Гриша Кулиш похлопал меня по плечу и сказал:

— Ванечка, дорогой, не дать ли тебе кружечку, чтобы дело пошло?

Ребята были замечательные, никогда не терялись и умели шутить в самые трудные минуты.

Мотор будто ждал этих слов и сразу завелся. Теперь я уже не отходил от мотора. Шли далеко от берега. Часа через четыре мы оказались, как и хотели, в районе Судака. Круто повернули к берегу. Что ожидало нас? Все было приготовлено для боя — гранаты, пулеметы и винтовки.

Пожалуй, больше всех волновался я: при мне был миллион царских рублей.

Подошли к берегу вплотную, прислушались: вроде бы никого нет. Разведчики, посланные вперед, выбрали место для выгрузки снаряжения и боеприпасов — одно из ущелий около деревни Капсихор. У «Гаджибея» мы пробили днище, и он затонул.

Знать бы нам, что после высадки нашего десанта, 7 сентября 1920 года, Врангель объявил благодарность генералу Слащеву за бдительную охрану Черноморского побережья. Может быть, мы бы и посмеялись! Но в тот момент было не до смеха — все сильно устали. Выбрали местечко поукромнее, поставили дежурного, положили рядом гранаты и легли вповалку — спать. Когда немного погодя местные крестьяне нечаянно наткнулись на отряд и узнали, что мы красные, они принесли нам молока, хлеба, винограда и рассказали, где находятся белые. Ночью те же крестьяне дали нам подводы и проводили в лес к партизанам. Партизаны радостно встретили нас, жадно расспрашивали о Большой земле. Первая часть задания была выполнена. Предстояло главное — собрать разрозненные партизанские группы в Повстанческую армию.

Мокроусов должен был связаться с отрядами, разбросанными на побережье, у Керчи, в ялтинских горах и в других районах Крыма. Он имел полномочия принять командование в свои руки. Прежний главком, Сергей Яковлевич Бабаханян (Николай Бабахан), не поладил с Мокроусовым. Я допускаю: субъективный

момент, личная обида — что его, Бабахана, фактически отстранили от руководства — сыграли свою роль. Но два командира имели разные взгляды на методы действий, а это уже было существеннее. Бабахан стоял за налеты небольшими группами партизан. Мокроусов настаивал на укрупнении отрядов и соответственно уменьшении их числа. Он не был сторонником тактики мелких уколов, хотел воевать. В конце концов Бабахан уехал.

Алексей Васильевич Мокроусов энергично взялся за дело, для осуществления которого требовались решительность, оперативность, организаторский талант. Этих качеств у Алексея Васильевича хватало. Его боевое революционное прошлое сразу давало себя знать *.

Действия отрядов, возглавлявшихся Мокроусовым, не раз описывались в нашей художественной литературе. Когда в начале 1918 года полки корниловских добровольцев и белоказаки атамана Каледина пытались овладеть Нижним Доном, среди красногвардейцев, наступавших в сторону Новочеркасска, были и мокроусовцы. Память об их подвигах долго жила среди жителей тамошних городов и станиц. Мокроусовцы упоминаются и в «Тихом Доне». Знали комбрига Мокроусова и в степях Украины, когда летом 1919 года его часть в составе дивизии И. Ф. Федько вместе с другими соединениями Южной группы войск И. Э. Якира пробивалась через петлюровские и деникинские заслоны на север.

...С первых часов пребывания в Крыму Мокроусов не терял времени даром.

В «Истории гражданской войны» говорится: «К середине сентября Повстанческая армия Крыма насчитывала около 500 штыков. С приездом группы Мокроусова значительно усилилась боевая деятельность крымских партизан».

В «Приказе № 1 по лесам и горам Крыма» Мокроусов предлагал всем партизанским отрядам зарегистрироваться в штабе партизанского движения и поддерживать с ним постоянную связь. Замечу, что в годы Великой Отечественной войны, когда Крым оккупировали немецкие захватчики, одному из руководителей антифашистского подполья, полковнику А. В. Мокроусову, довелось издать похожий приказ, хотя дело с самого начала было поставлено совсем на иной основе. А в гражданскую войну, с учетом обстановки во врангелевском тылу, главкому Повстанческой армии надо было подчеркнуть, что отряды, не подчинившиеся приказу № 1, будут считаться бандитскими, а их члены — расстреливаться как враждебные Советской власти лица.

---

* См.: *В. Поликарпов.* Революции рядовой.— «Военно-исторический журнал», 1967, № 6, стр. 41.

Красные партизаны действовали отчаянно смело. Особенно запомнился мне налет на Бешуйские копи, где добывался каменный уголь. Качество этого угля было низким, но тем не менее Врангель приказал вести интенсивную добычу: иначе мог стать транспорт.

Находились копи в горах, в труднодоступном районе. Добирались мы до них чуть ли не козьими тропами, несли на себе продовольствие, винтовки, гранаты, пулеметы.

Мы подошли к копям с такой стороны, где нас беляки и ждать не могли. И все-таки ночью, уже у самых копей, мы напоролись на заставу.

— Стой, кто идет?!

Все замолчали. Казалось, слышно биение сердца. И громкий голос Мокроусова:

— Партизаны, вперед!

Мы смяли заставу врага. Раз себя обнаружили — бросились на врангелевцев. Те залегли.

Только утром удалось нам оттеснить белогвардейцев от шахт. Мы втроем — Мокроусов, Григорьев и я — подготовили взрыв.

Только отошли, раздался такой взрыв, что даже земля задрожала. Копи были надолго выведены из строя, а с ними мастерские и другие здания. Попутно мы подожгли склад взрывчатых веществ.

«Врангелевцы бросили против партизан, совершивших нападение на Бешуйские копи, крупные войсковые части, вынудив повстанцев уйти из района Крымского заповедника на восток, в район Судакских лесов, где в начале сентября произошло соединение основных партизанских сил»,— пишется в «Истории гражданской войны».

Отступили мы с боями по линии Чотыр-Дол, Алушта, село Куру-Узень.

Вот как вспоминал об этом Алексей Васильевич:

«Отступали тяжело, с боями, но настроение было приподнятое: мы доказали врагу, что в его тылу есть сила, с которой необходимо считаться.

За два месяца борьбы наш отряд совершил ряд рейдов; ворвавшись в Судак, прервали подвоз дров для белой армии, разрушили лесопильный завод и приостановили работу по заготовке бревен в лесах; систематически разрушали телефонную и телеграфную связь; уничтожали белогвардейских контрразведчиков и карателей; установили постоянную связь с подпольными организациями городов и деревень Крыма; наладили сбор разведданных для Красной Армии.

Врангель вынужден был отозвать с фронта целую дивизию. Как нас известили, был продуман особый план, каким образом уничтожить партизан. Воинские части, направленные из Феодосии, Судака, Ялты, Алушты и Симферополя, должны были окружить со всех сторон лес. Нам грозила верная гибель, если бы не выручили разведчики... Партизаны под самым носом у белогвардейцев вышли из смыкавшегося кольца и передислоцировались подальше в горы, а оттуда продолжали беспрерывно тревожить белых».

Да, боролись мы в очень трудных условиях, и можно без преувеличения сказать: почти все партизаны были людьми отменной храбрости. Не могу не упомянуть здесь военкома Повстанческой армии В. С. Васильева, члена чрезвычайной тройки А. И. Федорову, отважных руководителей партизанских рейдов Л. В. Киселева, А. П. Улановского, П. В. Макарова.

Успехов мы добились немалых, а наше положение день ото дня становилось все хуже. У нас не было ни радиосвязи со своими, ни достаточного количества патронов и гранат. Вокруг хорошо вооруженные и многочисленные отряды белогвардейцев. Назрела насущнейшая необходимость связаться с командованием Юго-Западного фронта и доложить о создавшейся обстановке, согласовать с ним план дальнейших действий, получить оружие, деньги, боеприпасы. По докладу Мокроусова на заседании Военного совета Повстанческой армии было принято решение отправить за линию фронта представителей Крымской повстанческой армии. Выбор пал на двух моряков. Но контрразведка белых перехватила их, и моряки погибли. Это дело было поручено мне.

Сергей Муляренок напечатал на машинке мандат. В нем говорилось, что «тов. Папанин является уполномоченным Крымской Повстанческой армии и командируется в Советскую Россию с особым заданием». Высказывалась просьба ко всем советским учреждениям: оказывать мне всемерное содействие в выполнении возложенной на меня задачи. Мандат подписали командующий А. В. Мокроусов и начальник штаба В. С. Погребной. Потом Мокроусов написал докладную. Привожу ее с небольшими сокращениями, полностью сохраняя стиль документа.

«Вступив в командование Повстанческой армией и составив новый штаб, мною был намечен план скорейшего объединения мелких отрядов в более крупные, а также скорейшие активные действия. Для этого я сделал следующее: местность, где предполагалось местонахождение отрядов, разделил на три района. Первый район: Карасубазар, Капсихор, Алушта; второй район — Феодосия, Джанкой, Старый Крым и третий район — Севастополь и Симферополь.

Находящиеся в указанных районах отряды сводились в три полка. Причем до настоящего времени удалось объединить несколько мелких отрядов в два полка. С мелкими же отрядами, действующими в первом районе, до сих пор связи установить не удалось.

Выделил из отрядов подрывные команды, дав им задачу систематически разрушать железнодорожное полотно, склады, мельницы и заводы, работающие на оборону Врангеля. Каждой команде отведен район: первой — Симферополь, Севастополь; второй — Феодосия, Джанкой; третьей — Сарабуз — Джанкой...»

Я заучил доклад слово в слово: мало ли что могло произойти по дороге. Вторая часть доклада была самой важной — в ней говорилось о планах и о том, что необходимо армии для дальнейших успешных действий.

«Предполагаемый ближайший план действий: сосредоточиться в районе Орталан, произвести налет на вышеуказанные обозы противника, в случае удачи захватить оружие, пополнить отряды из местного населения и, в зависимости от обстоятельств, ударить на Симферополь — Джанкой. Настроение населения: исключая крупных кулаков и большинство немецких колонистов, все население, как русское, так и татарское, настроено революционно. Главным тормозом роста партизанского движения является отсутствие оружия и веры в победу, что является результатом неумелых действий мелких зеленых отрядов и недоверие к руководителям. Для борьбы с партизанщиной врангелевский штаб имеет специальную армию, которой командует генерал Носович, в состав армии входят карательные отряды, составленные из немцев, болгар, юнкеров, казаков и государственной стражи в городах: из буржуазии, инвалидов-офицеров. Отрядов таких 50 по 200 человек, хорошо вооруженных, расположены — Судак, Старый Крым, Салы, Чермалык, Сартаны, Султан-Сарай, Карасубазар, Розенталь-Зуя, Мазанка, Тавель, Саблы, Бешуи, Мангуш, Бахчисарай, Бешуйские шахты, Ялта, Гурзуф, Козьма-Демьяновский монастырь, Узенбаш, что в трех верстах на шоссе юго-западнее Корбека, в Алуште, Кучук-Узень.

Об отрядах, расположенных вне указанных пунктов, сведений не имеется.

Во время проявления активности партизанами белые перебрасывают для облавы леса регулярные части с фронта, исключительно дроздовцев, марковцев, корниловцев и семеновцев.

Для успешного партизанского движения необходимо доставить из центра оружие следующим образом: дать в распоряжение т. Папанина один истребитель, если таковой имеется, или же быстроходный катер, на котором можно было бы кроме оружия

доставлять также хотя один раз в неделю по пятьдесят людей, которых свободно можно высадить во всем районе между Алуштой и Коктебелем.

Командующий Крымской Повстанческой армией Мокроусов. Сентября 10-го 1920 г.».

Решили, что я буду пробираться на север через Новороссийск.

Легко сказать — через Новороссийск. А до него как? Мы решили воспользоваться услугами контрабандистов. Несмотря на усиленную береговую охрану, их парусно-моторные лайбы — мы это хорошо знали — часто подходили к берегу.

По заданию Мокроусова один из местных партизан, Дайерын-Айярлы Осман *, взялся договориться с контрабандистами. Вдвоем двинулись мы через лес к морю. Все побережье усиленно охранялось: белогвардейская контрразведка опасалась десанта. Пришли в деревню Туак, неподалеку от Судака. Узнали, что деревня окружена несколькими эскадронами белой кавалерии, а подпольный комитет арестован. Дайерын забеспокоился:

— Нам нужно уходить.

Перебрались в деревню Ускут. Только два дня назад отсюда ушел карательный отряд. На глазах матерей были убиты их сыновья, не пожелавшие идти в армию барона Врангеля. Настроение у жителей было подавленное. Но едва крестьяне узнали, что мы свои, лица их посветлели. Нас хорошо покормили и пообещали помочь.

Здесь выяснилось, что, оказывается, враг знает о нашем десанте. Волны выбросили затопленный нами катер на берег. Потому-то белогвардейцы усиленно охраняли берег. Повсюду патрулировали кавалерийские части.

Айярлы договорился с контрабандистами, что они вывезут меня из Крыма. Но те соглашались плыть только в Трапезунд и заломили огромные деньги — тысячу царских рублей. Надо сказать, что и деникинские и врангелевские денежные знаки на юге никогда не котировались. Жители отдавали предпочтение привычным «катеринкам». Одна «катеринка» (100 рублей) стоила 300 тысяч деникинскими.

Чтобы добраться до цели, мне, следовательно, предстояло из Турции как-то переправиться на Кавказ. Маршрут удлинялся. Но делать было нечего.

Поздней ночью меня посадили в мешок из-под муки. Сколько я пробыл в нем — не помню. Показалось, что долго. Мучная пыль лезла в нос и рот. А ни чихать, ни кашлять нельзя. Нельзя и шевелиться. Наконец я почувствовал: кто-то поднял мешок и понес.

* Впоследствии Дайерын-Айярлы Осман стал председателем Совнаркома Крымской АССР.

Это Дайерын-Айярлы взвалил мешок на плечи и отнес его на лайбу.

На рассвете суденышко вышло в открытое море. И вскоре услышал я:

— Давай сюда большевика, хочу посмотреть на него.

Мешок развязали. Я вылез. Весь в муке, да и ростом невеликий, я разочаровал капитана:

— Сказали, ты большевик, а ты вон какой...— засмеялся владелец суденышка.— Давай тысячу рублей.

Когда я отсчитывал деньги, он заметил, что у меня осталось еще много денег (мне дали с собой три тысячи).

Отошел я в сторону, сел на мешок. Слышу, главарь говорит своим, что надо бы выбросить меня ночью за борт и забрать остальные деньги. Я понимал по-татарски. Но, конечно, виду не подал. При мне были два револьвера, решил без боя не сдаваться. Несмотря на сильную усталость, всю ночь провел без сна. Мучительно прошел и следующий день. Я следил за каждым движением бандитов. Выручил случай. На вторые сутки заглох мотор. Моторист грек возился, возился — толку не было. Главарь контрабандистов заметно нервничал: ветер дул с анатолийских берегов и гнал шхуну обратно в Крым.

Нет худа без добра, подумал я. И предложил свои услуги.

Неисправность была пустяковая, но я сделал вид, что работа большая и трудная. Копался в моторе часа два. Наконец мотор завелся.

— Вот хорошо,— обрадовался контрабандист. И предложил неожиданно: — Иди к нам работать.

— Приедем в Трапезунд, посмотрю на вашу жизнь, тогда скажу,— ответил я уклончиво. И опять уселся на палубе, стал наблюдать.

Прошло еще два дня. Наконец вдали показались берега. Я заволновался: не разберу, что за местность. Слышу, контрабандисты спорят, куда плыть. Наконец капитан сказал:

— Поворачивай к Синопу. Там мука дороже.

Вот история! Ведь добраться до советских берегов я мог только через Трапезунд. Что делать? Лайба встала на якорь. Я вышел на берег, осмотрелся. Гляжу, контрабандисты следят за мной. Увидел я рыбака, стал у него выпытывать, как попасть в Трапезунд, а он спросил:

— Кто ты такой?

— Беженец.

— Иди по берегу и придешь в Трапезунд.

Возвратился я на лайбу. Контрабандисты стали доверчивее. А когда наступил вечер, я вышел на берег «погулять» и больше

не вернулся. Быстро пошел вдоль берега на восток. Ночь провел в прибрежных скалах. Только рассвело, поспешил дальше.

Через несколько дней я попал в Кирасунду. Здесь я решил, что лучше всего притвориться нищим — меньше подозрений. Порвал и без того старую шинель, а одежда под ней была и мятой и грязной. Я оброс бородой, вид у меня был измученный, жалкий. Денег я не тратил: были кредитки новенькие, а откуда они у нищего? На турецком побережье растет много дикого инжира. Им я и питался. Местные жители давали иногда кусок хлеба.

Шел больше двух недель. Наконец пришел в Трапезунд — и сразу же к советскому консулу. Предъявил мандат, рассказал о том, как попал в Турцию. Купили мне костюм, феску, побрился я, помылся и почувствовал себя отдохнувшим.

Через несколько дней в Новороссийск уходил буксир, на него меня и определили. К утру поднялся шторм, нас относило к Грузии, но трудяга-буксир все-таки плелся помаленьку к цели. Наконец добрались до Новороссийска, и в тот же день я поехал в Харьков, а там сразу отправился в Закордонный отдел ЦК КП(б)У. Его работники расшифровали доклад Мокроусова и передали командующему Южным фронтом Михаилу Васильевичу Фрунзе. Начальник отдела товарищ Немченко (Павлов) представил меня комфронтом.

Настроение у меня было — лучше не придумаешь: сложнейшее задание выполнено. Но Фрунзе встретил меня настороженно:

— Товарищ Папанин? Здравствуйте. Вы из тыла Врангеля?

— Да.

— Вы большевик?

— Да.

— Чем докажете?

— В ЦК партии Украины меня должны знать, я был комиссаром оперативного отдела штаба морских сил Юго-Западного фронта.

Фрунзе задавал все новые вопросы, и в душе у меня росла обида: за кого меня принимают?

Фрунзе тут же приказал связаться с Ф. Я. Коном, который в то время был секретарем ЦК партии Украины. Через несколько минут раздался ответный звонок. Подтверждали: Папанин — член партии, последняя его работа — комиссар оперотдела штаба морских сил Юго-Западного фронта.

Одновременно адъютант Фрунзе позвонил в Управление главного командования портов Черного и Азовского морей — было такое управление,— знают ли меня там. Оттуда ответили: знают. Но и это не удовлетворило Фрунзе.

— Телефон телефоном, а все же получите в ЦК официальную справку,— приказал командующий своему адъютанту.

Мне стало не по себе. Фрунзе молчал. Очень скоро появился секретарь, передал Фрунзе пакет из ЦК. Быстро прочитав полученную справку, Михаил Васильевич еще раз пристально посмотрел на меня, улыбнулся и совсем по-дружески сказал:

— Теперь давайте поговорим. На меня не обижайтесь: приходится быть бдительными. Уж очень много потерь мы несем...

Долго и подробно расспрашивал Фрунзе о Повстанческой армии. Выдающийся полководец придавал большое значение партизанскому движению в Крыму: интересовался количеством бойцов, чем мы вооружены, есть ли деньги, как питаемся, не занимаются ли отдельные партизаны незаконными реквизициями, как относится к нам население. Я еле успевал отвечать на вопросы. Наконец комфронтом спросил, какая помощь нужна красным партизанам. Я подробно рассказал о том, что нам необходимо и что требуется для второго десанта.

Тут же Фрунзе отдал по телефону приказ: выделить средства и оружие для крымских партизан.

При мне Михаил Васильевич связался с Реввоенсоветом республики:

— Для высадки десанта в Крыму необходимы два катера-истребителя. Можно взять у Азовской флотилии? Хорошо.

В заключение Михаил Васильевич при мне сказал членам Реввоенсовета Южного фронта С. И. Гусеву и Бела Куну:

— Помогите товарищу Папанину получить все необходимое и скорее отправиться в Крым.

Затем Фрунзе распорядился, чтобы Лев Павлович Немченко-Павлов выдал мне мандат с полномочиями. На следующий день в Закордонном отделе ЦК КП(б)У я получил такой документ:

«Коммунистическая партия
(больш.) Украины
Центральный Комитет
Закордонный отдел
Секретариат
11 октября 1920 г.
№ 477/С
г. Харьков

МАНДАТ

Предъявитель сего, тов. Иван Дмитриевич Папанин, есть действительно уполномоченный Закордота ЦК КП(б)У. На тов. Папанина возложены важные секретные задачи, посему всем начальствующим лицам и учреждениям военного и гражданского

ведомства предлагается оказывать ему полное содействие при исполнении возложенных на него обязанностей. Тов. Папанину разрешается иметь при себе неограниченную сумму денег и ценностей, которые ни в коем случае конфискации и отобранию не подлежат. Сим же мандатом тов. Папанину присваивается право на ношение и хранение разного огнестрельного и холодного оружия и право свободного передвижения во всякое время дня и ночи во всех городах и местностях Южного фронта, объявленных на военном и осадном положениях, равно как и в районе военных действий. Тов. Папанину разрешается пользование прямыми проводами и телефонами и подача простых и шифрованных телеграмм, соответствующими подписями, право проезда в штабных, служебных и особо ему предоставленных вагонах на всей территории Южного фронта.

Всем особым отделам и Чрезвычайным комиссиям предлагается не задерживать тов. Папанина с получением необходимых в различных случаях пропусков, предоставлять в его распоряжение конфискованную одежду и обувь, также всякие белогвардейские документы, равно содействовать в размене денег на другую валюту и способствовать переотправке за границу сотрудников. Всем организациям КП(б)У предоставлять в его распоряжение партийных работников, давать всякие необходимые сведения, неисполнение чего будет считаться явным государственным преступлением, направленным на подрыв наших рядов, и будет караться строгостью действующих законов военного времени. Настоящий мандат имеет силу по декабрь 1920 года, что подписью и приложением печати удостоверяется.

Начзакордота ЦК КП(б)У — Павлов».

На обороте члены Реввоенсовета Южного фронта дополнили это предписание: «Подтверждая мандат Закордонного отдела ЦК КП Украины, данный тов. Папанину 11-го октября 1920 года за № 477-С, Революционный военный совет Южного фронта, имея в виду важность заданий, возложенных на тов. Папанина, предлагает всем войсковым частям, управлениям, учреждениям и заведениям Южного фронта оказывать ему полное содействие. Изложенное удостоверяется подписями и приложением печати. Реввоенсовет Южного фронта — Гусев, Фрунзе. 19 октября 1920 г., г. Харьков».

Окрыленный поддержкой, возвращался я к своим.

Встреча с Фрунзе многому меня научила. Именно так, понял я, и должен был поступать большевик, прошедший суровую школу революционного подполья, дважды приговоренный к смертной казни и отбывший семь лет царской каторги за революционную деятельность.

Вернувшись от Михаила Васильевича, я получил миллион рублей николаевскими — целый рюкзак: там были не только сторублевки, но и знаки в 500 рублей с изображением Петра Великого. Миллион рублей николаевскими в переводе на врангелевские составлял 3 миллиарда, сумма по тем временам огромная. На эти деньги мы должны были содержать Крымскую повстанческую армию, выкупать у белогвардейцев арестованных большевиков-подпольщиков, приобретать оружие, продовольствие и боеприпасы. С этими деньгами я и пришел в Управление главного командования портов Черного и Азовского морей. В нем работали мои товарищи по Николаеву Николай Иванович Душенов и Яков Семенович Ядров-Ходоровский. Ранее вместе мы работали комиссарами при штабе военно-морских сил Юго-Западного фронта. Жили они неподалеку от места работы. К ним я и пришел.

— Братки, вот мешок с деньгами, берегите их.

— Ни сейфа, ни кассы у нас нет, положи в угол у печки,— ответил Яша.

Так несколько дней, пока я готовился к отъезду, у печки и лежал мешок с миллионом.

Затем я уехал в Ростов и дальше, в Таганрог, где базировалась Азовская военная флотилия. Там получил два катера-истребителя и подобрал группу добровольцев для второго десанта. Каждого строго предупредил о необходимости хранить военную тайну, дабы никто не пронюхал, что готовится десант во врангелевский тыл. После этого я возвратился в Ростов.

Чтобы мне не везти винтовки из Харькова в Ростов, член Реввоенсовета Южного фронта С. И. Гусев отправил телеграмму командующему Кавказским фронтом: «Прошу выдать заимообразно двести винтовок командующему отрядом особого назначения тире Закордот тов. Папанину выезжающему днями Ростов Дон тчк Винтовки будут возвращены получении из центра тчк 15 X НР 20 УДС Член Реввоенсовета Южфронта Гусев».

Мы погрузили в Ростове на платформы все наше имущество и оба судна, много вооружения и около ста бойцов. Доехали до Екатеринодара. Там находился штаб 9-й армии; временно исполнял обязанности командующего В. Н. Чернышев, членом Реввоенсовета был М. С. Эпштейн. Я доложил о нашей задаче, предъявил мандат, попросил оказать содействие в подготовке десанта. Со своей стороны Реввоенсовет тоже подтвердил этот документ:

«Подтверждая мандат Закордонного отдела ЦК КП Украины, выданный тов. Папанину 11 октября 1920 года за № 477/С, Революционный военный совет 9 Кубанской армии, имея в виду важность заданий, возложенных на тов. Папанина, предлагает всем войсковым частям, управлениям, учреждениям и заведениям

9 Кубанской армии оказывать ему полное содействие. Изложенное подписями и приложением печати удостоверяется. Реввоенсовет 9 Кубанской армии — Эпштейн, Чернышев 28 октября 1920 года. № 2246».

На второй же день я выехал в Новороссийск и приступил к подготовке десанта.

Командование 9-й Кубанской армии решило отправить полк красноармейцев на тихоходном судне «Шахин» и буксире «Рион».

В ноябре часты штормы. Ночью мы погрузились и отошли от берега. Первыми вышли в море «Рион» и «Шахин». Затем ушел катер-истребитель МИ-17 с отрядом моряков, в котором был и я. Шли, не зажигая огней. Кто знает Новороссийск с его ветрами, тот может себе представить, как нелегко нам пришлось. Суда разбросало. Наш истребитель долго кружил, разыскивая в темноте «Рион» и «Шахин». Потом, убедившись в бесполезности поисков, мы взяли курс на Крым.

Во время шторма «Шахин» сбился с курса и вернулся в Новороссийск. Судьба «Риона» была трагичной: он затонул со всеми находившимися на его борту людьми.

В пути мы встретили белогвардейскую шхуну «Три брата». Пришлось остановить ее, взять хозяина корабля и его компаньона заложниками, а экипажу предъявить ультиматум — в течение 24 часов не подходить к берегу.

Шторм измотал всех. Волны беспрестанно перекатывались через палубу. Все люки были задраены. Бойцы измучились от духоты и жажды: анкера с водой сорвало с палубы. Но переход запомнился мне не только трудностями. Он показал мужество тех, с кем предстояло воевать против белогвардейцев в их тылу. В их числе был мой товарищ по службе на бронепоездах в 1919 году, бесстрашный моряк и удивительный человек Всеволод Вишневский. Год назад он был моим помощником по политической части и одновременно старшим пулеметчиком.

В самые тяжелые минуты у Вишневского находились слова ободрения.

«Браточки, крепитесь, и не такое переживали...» — повторял Всеволод.

Мы дружили с ним всю жизнь, и я очень любил этого человека. Вишневский был человеком горячим, совершал порой необдуманные поступки. Но таланта, храбрости и благородства было у Вишневского хоть отбавляй. Всю Отечественную войну известный драматург провел в осажденном Ленинграде, и его страстное, вдохновенное слово было грозным оружием. А выступал Вишневский почти ежедневно — по радио и в воинских частях.

Замечательный народ подобрался в нашем отряде, в основном

краснофлотцы с судов Азовской военной флотилии. Я взял с собой только добровольцев. Из плавбатареи «Мирабо» в отряд перешли Антон Бабич, Григорий Давиденко, Григорий Ковтун, Спиридон Неводуев и Янович (имени последнего не помню). С канонерской лодки «Свобода» пришли Иван Добровольский и Петр Корец. С разных судов — Иван Мелецкий, Семен Захватаев, Семен Мурашко, Григорий Бауман, Кравченко, Мельников и многие другие бойцы революционного флота. Всего я привел на истребитель МИ-17 24 человека, в большинстве своем это были потомственные моряки, жители Мариуполя. Именно с ними мы прошли потом боевой путь по Крыму от места высадки до Симферополя. Замечательно дрались они, ни один не дрогнул в боях.

В темноте подошли мы к берегу и оказались недалеко от места, где впервые высадились с Мокроусовым, у деревни Капсихор. Огромные волны накатывались на скалы, с грохотом разбивались о камни. Мы знали, что берег тщательно охраняется врангелевцами, но надеялись на шторм и кромешную тьму. Подготовили к бою пулеметы и с гранатами в руках встали на палубе. Я роздал миллион всем участникам похода: кто останется в живых — пусть доставит деньги Мокроусову.

— Ребята, прыгай!

Поскольку я был уже знаком с этой местностью, то прыгнул в первой тройке. За нами — остальные. Через несколько секунд все были на берегу. Затем перетащили груз в Капсихор и решили, что пойдем на Алушту.

В Капсихоре мы после краткого, но бурного разговора со знакомыми уже людьми — «Ванька вернулся!» — обрели около двухсот новых бойцов и тут же роздали им оружие.

Мы стремились поскорее установить связь со штабом Повстанческой армии и доложить Мокроусову о том, что задание выполнено. Но никто не мог сказать, где находился сейчас штаб, а медлить было нельзя. Мы двинулись к Алуште, по дороге обезоруживая отступавших белогвардейцев.

Мы не знали, что 24 октября генерал Слащев, пытаясь выдать желаемое за действительное, написал в газетенке «Время»: «Население полуострова может быть вполне спокойно. Армия наша настолько велика, что одной пятой ее состава хватило бы для защиты Крыма. Укрепления Сиваша и Перекопа настолько прочны, что у красного командования не хватит ни живой силы, ни технических средств для преодоления. Войска всей красной Совдепии не страшны Крыму».

Действительно, количественно врангелевские войска были велики. Ну, а о том, что представляла собой врангелевская армия изнутри, свидетельствуют очевидцы. Вот одно из них — эмигранта,

а тогда вольноопределяющегося, Д. Мейснера, книгу которого «Миражи и действительность» хорошо знают наши читатели. «В Ореанде... я впервые, вернее, в первый и последний раз увидел жизнь и нравы тыла южной белой армии. В Ялте и Ливадии было тогда много военной молодежи, много семей офицеров и генералов и очень много «беженцев с севера». И над всем этим людским морем господствовало тогда одно общее настроение — какой-то тяжелый надрыв.

Именно надрывно пили сверх меры корниловские офицеры, плясали горцы и казаки. Надрывно и невесело, шумно веселились женщины, надрывно произносили чуждые им грубые слова и надрывно отдавались малознакомым и нелюбимым мужчинам. Зачем же и почему все это творилось? Чтобы, говорили тогда все, «забыться»! Не было слова более популярного, ходкого и, надо сказать, уместного в тылу белых армий.

И это слово, произносимое обычно только подсознательно, было полно зловещего смысла для произносящих его».

В ноябре 1920 года Красная Армия наголову разбила Врангеля. 11 ноября 51-я дивизия под командованием В. К. Блюхера взяла Перекоп. В тылу белых царила паника. Повстанческая армия во главе с А. В. Мокроусовым вышла из лесов и двинулась на Феодосию, отрезав врагу пути отступления.

К нам, десантникам, как я уже упоминал, примкнуло около двухсот человек. Мы взяли по пути в плен врангелевского полковника. Тот и сообщил нам, что пал Перекоп.

Мы погрузили 37-миллиметровое орудие на телегу и двинулись дальше. Разведка доложила, что в Алушту входит 51-я бригада дивизии В. К. Блюхера. Пошли к Алуште и мы.

Вскоре после того, как в городе затихла стрельба, ко мне прибежал посыльный из штаба:

— Звонила Землячка, просила вас как можно скорее прибыть в Симферополь с матросами.

Розалия Самойловна была первым секретарем обкома партии. Вместе с моряками я поспешил в Симферополь.

Обстановка, которую мы там застали, напоминала первый день творения, то есть полный хаос.

В освобождении Крыма вместе с красными участвовали и полчища батьки Махно, который, руководствуясь корыстными намерениями, предложил сотрудничество в борьбе с белогвардейцами. К махновцам стеклась вся нечисть, стремясь поживиться.

Особый отдел 4-й армии помещался на первом этаже, а выше — на втором, третьем, четвертом — шли оргии махновцев. И особисты (начальник Михельсон) ничего не могли с ними поделать. Стрелять — так вроде союзники же!

Я посмотрел на все это и отдал команду матросам — мне это удобнее, я вроде как бы «со стороны»:

— Занять особняк на Липовой немедленно!

И заняли верхние этажи, несмотря на сопротивление. Михельсон только рассмеялся: ну и темпы! Утром я пошел в обком. Там, в обкоме партии, неожиданно встретился с Фрунзе. Михаил Васильевич, увидев меня, заулыбался и протянул обе руки.

Я попытался доложить.

— Михаил Васильевич, ваше задание выполнено, десант...

Не по-военному вышло, но Фрунзе не обратил на это внимания:

— Знаю, знаю, мне уже доложили. Очень рад, что все благополучно завершилось,— сказал он и пошел в кабинет Р. С. Землячки.

Не ждал я, что вскоре в кабинете Розалии Самойловны круто повернется моя судьба. Но прежде чем рассказывать о следующем периоде жизни, скажу несколько слов в завершение.

За участие в освобождении Крыма А. В. Мокроусов представил меня к награждению орденом Красного Знамени. На наградном листе есть резолюция Реввоенсовета 4-й армии «Наградить. Командующий армией Лазаревич, член Реввоенсовета — Вегерн. 31 января 1921 года».

Время было беспокойное, тогда второго своего ордена я так и не получил. Первым же орденом Красного Знамени был награжден ранее, в декабре 1920 года, за десант в Крым.

Со вторым связаны документы, которые я свято храню. Вот они:

Заместителю Председателя
Революционного Военного Совета СССР
тов. УНШЛИХТУ И. С.

В 1920 г. в тылу у Врангеля оперировала наша Повстанческая Революционная Армия. Вследствие усилившихся ее столкновений с врангелевцами, она испытывала крайне острую нужду в снаряжении, оружии и боеприпасах.

Требовалось срочно восстановить связь с Советской Россией, без чего дальнейшее существование Повстанческой Революционной Армии было невозможным. С этой целью штаб Повстанческой Революционной Армии выделяет тов. Папанина Ивана Дмитриевича и посылает его с совершенно секретным донесением в Советскую Россию.

Тов. Папанин пробрался через охранение белых, а дальше через Турцию, морем на лайбе, прибыл в Новороссийск и в полной сохранности доставил секретное донесение.

Доставив указанное секретное донесение в ЗАКОРДОТ ЦККП(б)У и в РЕВВОЕНСОВЕТ ЮЖНОГО ФРОНТА, тов. Папанин вновь получает задание отправиться в Крым и доставить необходимое оружие, снаряжение и деньги в Повстанческую Революционную Армию.

Для выполнения полученного задания тов. Папанин, 8-го ноября 1920 г., несмотря на свирепствовавший шторм в море и ненадежность истребителя, ночью с десантным отрядом уходит в море (со стороны Новороссийска) и на рассвете 10-го ноября высаживает десант в районе Алушты.

По независящим причинам этот подвиг т. Папанина не был своевременно отмечен. Поэтому в ознаменование Х-й годовщины Красной Армии мы с большим удовлетворением отмечаем вышеуказанный подвиг и представляем тов. Папанина к награждению орденом Красного Знамени.

Бывший член Реввоенсовета
Южного фронта

Бела Кун

При сем прилагаю справку бывшего Командующего Крымской Повстанческой Революционной Армией Мокроусова.

И второй документ:

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА
тов. УНШЛИХТУ Иосифу Станиславовичу

Вам направлены представления о награждении орденами Красного Знамени следующих товарищей:

1. Папанин И. Д.
2. Мокроусов А. В.
3. Погребной В. И.

В качестве руководителей партизанской и подпольной работы в тылу неприятеля мы знаем указанных товарищей как редких боевиков-командиров, совершавших неоднократно крупнейшие подвиги в особо трудных и опасных условиях и тем принесших большую пользу Красной Армии в ее операциях против Врангеля. Поэтому мы считаем своим непременным долгом со всей настоятельностью ходатайствовать о награждении орденами Красного Знамени названных товарищей.

Все они имеют по одному ордену, и тем не менее мы настаиваем о награждении их ВТОРЫМИ ОРДЕНАМИ, как имеющих исключительно боевые заслуги перед революцией.

Будет большой несправедливостью, если названные товарищи окажутся обойденными в такой торжественный момент для Красной Армии, как ее десятилетний юбилей.

С коммунистическим приветом.

б. Нач. ЗАКОРДОТА ЦК КП(б)У
и СЕКРЕТАРЬ ЦК КП(б)У

Феликс Кон

б. ЗАМ НАЧ. ЗАКОРДОТА ЦК КП(б)У,
ныне ЧЛЕН КОЛЛЕГИИ НКТ СССР

Немченко

Дело, в конце концов, не в награде: не за ордена, не за отличия мы сражались. Просто горжусь тем, что о нас помнили такие замечательные люди, как Феликс Кон.

ЧЕКИСТСКАЯ СЛУЖБА

Служба комендантом Крымской ЧК оставила след в моей душе па долгие годы. Дело не в том, что сутками приходилось быть на ногах, вести ночные допросы. Давила тяжесть не столько физическая, сколько моральная. Важно было сохранить оптимизм, не ожесточиться, не начать смотреть на мир сквозь черные очки. Работники ЧК были санитарами революции, насмотрелись всего. К нам часто попадали звери, по недоразумению называвшиеся людьми. Были такие головорезы, которым ничего не стоило просто так, скуки ради, убить человека, даже малое дитя. У иных насчитывалось десятки «мокрых» дел. Разговор с ними был короткий: следствие, суд — и к стенке. В наши сети попадали и белогвардейцы, ушедшие в подполье, и мародеры, и спекулянты, и контрабандисты, и шпионы.

Опыта же у меня, как и у многих работников ЧК, никакого. В ЧК рекомендовала меня Розалия Самойловна Землячка. Было это в ноябре 1920 года. Когда меня вызвали в кабинет секретаря обкома, кроме Розалии Самойловны там находились М. В. Фрунзе и еще один незнакомый мне человек в военной форме.

— Товарищ Папанин,— сказала Землячка,— вы направляетесь в распоряжение товарища Реденса и назначаетесь комендантом ЧК. Познакомьтесь.

Военный протянул мне руку:

— Реденс, уполномоченный ЧК по Крыму.

Я взмолился:

— Розалия Самойловна, никогда я не работал на такой работе! Не справлюсь!

М. В. Фрунзе нахмурился:

— А вы думаете, товарищ Дзержинский до революции получил опыт чекистской работы?! Но взялся, раз нужно партии, революции. Вам это партийное поручение. Учтите: гражданская война не окончилась, она только приняла другие формы, контрреволюция ушла в подполье, но не сдалась. Борьба будет не менее жестокой, чем на фронте. Вы и на новом посту остаетесь солдатом. Желаю успеха.

Михаил Васильевич пожал мне руку и ушел: его ждали неотложные дела. Розалия Самойловна протерла пенсне и внимательно посмотрела на меня:

— Товарищ Папанин, в ЧК не идут работать по принуждению. Но работа эта сейчас — самая нужная революции. За вас поручились товарищ Гавен и другие члены партии, которые знают вас по крымскому подполью и гражданской войне.

— Буду трудиться там, где приказывает партия,— ответил я.

Параллельно с обязанностями коменданта Крымской ЧК я выполнял и другие.

Я проводил облавы, обыскивал подозрительные дома, выезжал в Крымские леса с отрядами ЧК ловить белобандитов, экспроприировал ценности у богатеев, которые не успели эмигрировать. В меня стреляли, и я стрелял. Иногда со злостью думал, что на фронте было легче и проще.

И ночью и днем мы жили, как на передовой, спали, не раздеваясь. Нередко пальба начиналась под окнами ЧК. Утром составлялась грустная сводка: убийств — столько-то, грабежей, краж со взломом — столько-то, похищено ценностей — на столько-то.

Почти все чекисты жили на конспиративных квартирах, периодически их меняя. И у меня были такие квартиры. Отправляясь домой, я всегда наблюдал, не идет ли за мною кто-нибудь. Это была не трусость, просто разумная осторожность: мы и так теряли одного работника за другим. Одних убивали из-за угла, другие гибли в перестрелках, третьи — при обысках. Были и такие, что гибли бесславно, но их — считанные единицы. Я только раз за всю мою службу в ЧК был свидетелем случая, когда виновными оказались свои же. Случай этот потряс меня.

Мы по постановлению областкома РКП(б) от 31 января 1921 года проводили изъятие излишков у буржуазии.

Пришли к нам два новых работника. Я сразу же проникся к ним симпатией: моряки, энергичные, красивые, толковые ребята. В работе они не знали ни сна, ни отдыха. Пришли они однажды от одной бывшей графини, принесли баул конфискованного добра: тут и браслеты, и кольца, и перстни, и золотые портсигары. Высыпали все на стол и говорят:

— Вот, стекляшечку еще захватили.

Кто-то из принимавших конфискованное спросил:

— А вы не помните, такие «стекляшки» еще были?

— Да, в шкатулке.

— Немедленно забрать шкатулку!

Морячки вернулись быстро:

— Графиню чуть кондрашка не хватила, когда увидела, что мы за коробочкой пришли.

— Еще бы: стоимость этой коробочки — несколько миллионов рублей. Это же бриллианты. Надо бы вам, товарищи, научиться распознавать ценности...

Но вот прошло какое-то время — и стали мы замечать: раздобрели морячки, хотя питание было отнюдь не калорийным, нет-нет да и водкой от них пахнёт. Решили проверить, как они живут.

Вечером в их комнату постучала женщина:

— Я прачка, не нужно ли постирать белье?

Забрала женщина белье и ушла.

Через день «прачка», это была наша сотрудница, принесла им все чистое. А Реденсу сообщила:

— Оба раза комната была полна народу, сидят и гулящие девки с Графской, стол ломится от закусок.

— Надо выяснить, откуда у них деньги,— нахмурился Реденс.— Неужели они что-то утаивают, сдают не все конфискованное?

Решили испытать моряков. В одной из квартир, где жил наш сотрудник, спрятали восемь бриллиантов и десять золотых червонцев. Морякам сказали, что там живет злостный спекулянт, нужно сделать обыск. Как же мне хотелось, чтобы они принесли все восемь бриллиантов и все золото! Принесли они шесть бриллиантов и пять червонцев. Теплилась надежда: может, не все нашли? Пошли проверять: нет, тайники были пусты.

Моряков арестовали. Они и не подумали отказываться от содеянного:

— Пять рублей недодали, велика беда! Буржуи жили в свое удовольствие, из нас кровь пили, а нам и попользоваться ничем нельзя?!

Реденс, присутствовавший при допросе, взорвался:

— Попользоваться? А по какому праву? Это все нажито народом, это все народное достояние, на которое вы подняли руку. В стране голод, а вы в разгул! Революцию продали! Судить вас будет коллегия.

У меня подкосились ноги, когда я услышал приговор: расстрел. Ребята молодые — ну, ошиблись, исправятся, они же столько еще

могут сделать! Дать им срок, выйдут поумневшими! У меня подскочила температура. Изнервничавшись, я свалился в постель. Реденс пришел ко мне:

— Жалеешь? Кого жалеешь?! Запомни, Папанин: судья, который не способен карать, становится в конце концов сообщником преступников. Щадя преступников, вредят честным людям. Величайшая твердость и есть величайшее милосердие. Кто гладит по шерсти всех и вся, тот, кроме себя, не любит никого и ничего; кем довольны все, тот не делает ничего доброго, потому что добро невозможно без уничтожения зла. Это не мои слова. Так говорил Чернышевский.

— И в этом,— Реденс говорил отрывисто, словно вбивал свои мысли в мою голову,— проявляется революционный гуманизм. Мы должны быть беспощадно требовательны к себе. Жалость — плохой помощник. Как мародеров, требовал расстрелять моряков начальник оперативной части Крымской ЧК Я. П. Бирзгал.

Моряков расстреляли. Когда об этом узнали в городе, авторитет ЧК стал еще выше.

А я долго не мог забыть морячков. Если бы их вовремя предостеречь... Выросший в бедности, знавший только трудовую копейку, я и представить не мог, что у золота такая ядовитая сила, перед которой не могут устоять не только самые слабые духом...

Ценностей через мои руки тогда прошло немало. Все реквизированное поступало ко мне. Опись мы вели строжайшую.

И вот из Москвы прибыла комиссия — принимать ценности. Приехали, как мне сказали, великие знатоки своего дела. Ну и заставили они меня поволноваться! Я и не предполагал, что у иных драгоценностей есть своя родословная.

Увидели они сервиз. Для меня чашки ли, тарелки ли — безразлично из чего они, было бы что из них есть. Один из проверявших всполошился:

— Это же севрский фарфор, семнадцатый век, не хватает одной чашки и салатницы.— Он буквально сверлил меня взглядом, словно думал, не украл ли их я.

— Пойдемте по зданию посмотрим, может, они и есть,— предложил я.

Из чашки, оказывается, часовой пил, а из салатницы мы сторожевого пса кормили.

Специалист только ахнул, увидев это. А сервиз, как и другие антикварные вещи, был доставлен в ЧК из домов, опечатанных после панического бегства контрреволюционной буржуазии и помещиков. Бирзгал и Реденс хорошо разбирались в этих вещах, но у них, конечно, руки не доходили до них, других забот было хоть отбавляй.

Месяц работала комиссия. Наконец меня вызвали к Землячке. Она вышла из-за стола и расцеловала меня:

— От имени партии вам благодарность за сбережение огромных ценностей.

В 1938 году на приеме в Кремле после нашего возвращения со станции «Северный полюс-1» я слышал, как Розалия Самойловна сказала:

— Вот кто спас и сохранил все крымские ценности.

Говорят, у каждого человека есть свой ангел-хранитель. Не знаю, у кого как, но у меня такой ангел был — Розалия Самойловна Землячка. Знал я ее не один десяток лет. И добрым ее отношением не злоупотреблял. Во всяком случае, лично для себя я ничего не просил у этой на редкость чуткой, отзывчивой женщины. Она прожила нелегкую жизнь, испытала и царские застенки, и тюрьмы, не раз смотрела смерти в лицо. И, сколько я ее помню, работала, не жалея сил.

Я был для Розалии Самойловны вроде крестника. Еще в 1919 году, будучи в Заднепровском отряде в бригаде бронепоездов, я выполнял постоянно партийные поручения. Тогда я в марте и написал заявление с просьбой о приеме в партию. Меня приняли на собрании, но не успели оформить партийные документы: начались ожесточенные бои, почти до осени бригада все время отступала, ведя кровопролитные сражения. Потом, уже в Киеве, около ста добровольцев (в их числе Всеволод Вишневский и я) ушли под Переяслав сдерживать наступление белогвардейцев. Когда мы вернулись в Киев, эвакуировались все учреждения — вот-вот в город должны были войти белые. Потом бригада отправилась на переформирование на Волгу, а я был переведен в бронесилы 12-й армии, где мне и выдали партбилет в январе 1920 года.

Когда началось оформление новых партийных билетов, я подробно рассказал о своем вступлении в партию в 1919 году Розалии Самойловне. Она навела справки, все сказанное мной подтвердилось, и мой партстаж был восстановлен с марта 1919 года.

Удивительным человеком была Землячка. Она не уставала заботиться о людях. Годы спустя, уже тяжело больная, Землячка нередко звонила мне по телефону:

— Сердце не жмет?

Мы были с ней сердечниками и одинаково реагировали на изменение погоды.

В 1940 году торжественно отмечалось двадцатилетие освобождения Крыма от белогвардейщины. Я, только поднявшись после инфаркта, получил приглашение приехать на торжества. Об этом узнала Розалия Самойловна. Не представляю, когда она успела переговорить с врачами, но в Крым полетела телеграмма:

«Симферополь. Секретарю обкома партии Булатову.

Ввиду тяжелого состояния здоровья Папанина Ивана Дмитриевича, находящегося на излечении, Совнарком Союза категорически возражает против его поездки в Симферополь для участия в торжествах двадцатилетия освобождения Крыма от белогвардейцев. Прошу передать мое сердечное поздравление со славной годовщиной.

Зампредсовнаркома Союза ССР — Землячка».

Мы с ней периодически встречались не только во время работы, но и, к сожалению, в больнице.

До сих пор жалею, что не записал рассказы Землячки о ее беседах с Лениным.

Во время Великой Отечественной войны Розалия Самойловна возглавляла организацию госпитального дела и отдавала ему всю душу. Если наша госпитальная служба оказалась на высоте, в этом немалая заслуга Розалии Самойловны. Раненых было в иные периоды — она мне рассказывала — десятки тысяч. Землячка добивалась, чтобы человек не только выжил, но и вернулся в строй, чтобы не стал калекой.

Такой была удивительная женщина, чей прах покоится в Кремлевской стене.

Служба в ЧК была для меня серьезной школой, научила и лучше разбираться в людях, и не рубить сплеча, когда речь шла о судьбе человека.

Царскими законами мы, естественно, пользоваться не могли, новые молодая республика только еще создавала. При определении меры виновности того или иного арестованного следователю приходилось полагаться на свою революционную сознательность.

А следователи, что естественно, были разные. Одни дотошные, объективные, стремившиеся во что бы то ни стало доискаться до истины, разобраться, что же произошло. Другие верили больше бумажкам, чем людям, судили прямолинейно: раз белогвардеец — расстрелять как врага Советской власти. Но таких было немного. Большинство старалось разобраться, прежде чем вершить строгий суд.

Как комендант Крымской ЧК, я ознакомился с делами, которые вел один из следователей. Чуть ли не на каждом стояла резолюция: «Расстрелять». Признавал этот следователь лишь два цвета — черный и белый, полутонов не различал. Врагов, настоящих, закоренелых, достойных смертной кары, было от силы десять, остальные попали в ЧК по недоразумению. Я пошел к Реденсу и показал просмотренные дела.

Реденс обычно не демонстрировал своих чувств. А тут, вчитываясь в бумаги, почернел. У Реденса в этот момент сидел и Вихман — председатель Крымской ЧК. Тот, просматривая дела, тоже ни слова не сказал, я только видел, как у него на скулах перекатывались желваки.

На экстренно созванном заседании Реденс сказал кратко:

— Мы — представители самой гуманной, самой справедливой власти. Это не значит, что мы всепрощенцы. Но если кто-то позволит себе поспешить с выводами — будем карать беспощадно. Мы не можем дискредитировать ни Советскую власть, ни ЧК. Наш прямой долг — строжайше выполнять требования революционной законности.

Реденс был крут, но справедлив. Не давал никому поблажки, органически не переносил даже малейших проявлений панибратства и хамства.

Однажды я зашел в камеру к гардемаринам, спрашиваю:

— Какие претензии?

Что-то хотят сказать и не решаются.

— Смелее, чего боитесь, вы же моряки,— сказал я.

Один набрался храбрости:

— Ваш заместитель ударил арестованного.

Вызвал я заместителя прямо в камеру:

— За что ударил? Ты что, жандарм, околоточный надзиратель? На первый раз — пятнадцать суток строгого ареста. Иди и напиши рапорт, все объясни.

Заместитель пошел и написал жалобу на имя Реденса: Папанин дискредитирует его в глазах белогвардейской нечисти.

Реденс на жалобе наложил резолюцию: «С наказанием согласен».

Реденс не уставал повторять: «У чекиста должны быть чистые руки».

Каждый случай самосуда, неоднократно повторял Реденс, на руку злейшим врагам Советской власти.

Всю жизнь благодарен я Реденсу и Вихману еще и за то, что они заботились и о нашем внешнем виде, и о нашем языке, делали внушения своим сотрудникам, которые пользовались блатным жаргоном.

— Знать жаргон надо,— учил Реденс,— но пользоваться им при допросе — значит ставить себя на одну доску с преступником.

Расскажу еще об одном эпизоде тех лет.

Ходил хлопотать ко мне за нескольких случайно задержанных студентов высокий, темноволосый молодой человек с ясными глазами. Он горячо доказывал, что головой ручается за своих друзей. И приходилось мне поднимать их дела, идти к следователям.

Я забыл об этом «ходатае» и никогда бы не вспомнил, если бы через три с половиной десятилетия в коридоре Академии наук не остановил меня всемирно известный ученый.

— Иван Дмитриевич, помните ли вы, как по моей просьбе из тюрьмы студентов выпускали?! — спросил он и засмеялся.

Это был Игорь Васильевич Курчатов.

По долгу службы я много раз встречался с руководителями обкома партии и Крымского ревкома, докладывал им о проведенных операциях, получал указания. Председателем ревкома был Бела Кун, с которым я познакомился еще в Харькове. Часто видел я члена президиума обкома партии Дмитрия Ильича Ульянова. Дмитрий Ильич Ульянов был тогда начальником курортов Крыма.

Бывали недели, когда я не замечал суток, как и мои товарищи по работе, и глубоким вечером вспоминал, что не успел позавтракать. Однажды мне пришлось возглавить отряд моряков-чекистов, и мы дня три гонялись верхом на лошадях по лесам Крыма за бандой «зеленых». Каких же только банд и антисоветских группировок не было в Крыму 1921 года! Они терроризировали население, совершали налеты на города и поселки, срывали мероприятия Советской власти.

К весне 1921 года контрреволюционные банды в большинстве своем были разгромлены. Крымский ревком и обком партии ко дню 1 Мая 1921 года объявили широкую политическую амнистию всем, кто скрывался от Советской власти. Многие бывшие белогвардейцы сдали оружие.

Завершили же разгром банд мы летом 1921 года. И я с удвоенной энергией взялся за работу, но быстро попал в больницу.

Приговор врачей был: полное истощение нервной системы.

Отлежал я в больнице положенный срок и пошел к Реденсу, уезжавшему в Харьков:

— Не считайте меня дезертиром, но я больше не могу работать комендантом ЧК. Переведите меня куда угодно.

Реденс промолчал. Это было обнадеживающим признаком: он не любил обещать. Если что — сразу отказывал.

Вскоре мне пришел вызов в Харьков, тогдашнюю столицу Украины,— работать военным комендантом Украинского ЦИК. Председателем ЦИК был Григорий Иванович Петровский.

Сборы были молниеносными. Взял я с собой младшего брата Сашу. На двоих у нас было две смены белья, буханка хлеба да кусок сала на дорогу.

Так я оказался в Харькове, столкнулся с новой работой, тоже комендантской. От меня требовалось одно: добиться того, чтобы

сотрудникам ЦИК были созданы все условия для работы, чтобы ничто, ни одна мелочь не отвлекала их от выполнения служебных обязанностей. Я крутился с утра до вечера, но услышу, бывало, доброе слово от Григория Ивановича Петровского — и усталость как рукой снимало.

Комендантом я пробыл недолго, пришло предписание ЦК партии: моряков-коммунистов немедленно направить в Петроград на подавление кронштадтского мятежа.

Этой высокой чести был удостоен и я. Наша группа быстро выехала в город на Неве. И все же мы опоздали, мятеж был ликвидирован до нашего приезда.

В Петрограде я повстречался со старым знакомым по Очакову и Николаеву — Иваном Сладковым — комиссаром военно-морских сил, комендантом Очаковской крепости. Когда-то мы воевали вместе. Он пригласил меня на работу и, поскольку я сразу согласился, взял с собой в инспекторскую поездку. Я опять окунулся в родную стихию, с июля 1921 по март 1922 года работал секретарем Реввоенсовета Черноморского флота.

В апреле 1922 года меня перевели в Москву комиссаром Административного управления Главмортеххозупра.

В следующем году я демобилизовался и перешел на работу в систему Народного комиссариата почт и телеграфов (сокращенно Наркомпочтеля) — управляющим делами и начальником Центрального управления военизированной охраны.

Жили мы на Тверском подворье в одной комнате большой коммунальной квартиры. Галя, моя жена, относилась с редкостным спокойствием к житейским неурядицам. Она выглядела маленькой, хрупкой, беззащитной, а в жизни оказалась сильной, выносливой, неприхотливой. И никогда никому не завидовала.

К жизни в Москве мы привыкли не сразу. В Севастополе я знал всех жителей Корабельной стороны, а ведь была она не маленькая. В Москве же никого в своем доме, кроме соседей по квартире, конечно. А уж о соседнем доме и речи нет.

Наше окружение состояло из людей непритязательных, культа вещей тогда не существовало и в помине. Не считалось зазорным прийти на работу в залатанных брюках — лишь бы они были чистые. А в Наркомпочтеле комсомольцы вели атаку на галстуки: буржуазный пережиток! Тех, кто их носил, прорабатывали на собраниях. Нарком Смирнов летом ходил на работу в белых парусиновых туфлях, начищенных зубным порошком. У него был видавший виды потертый портфель. И была в этой простоте своя великая правда.

Работая в Наркомате почт и телеграфов, я фактически связи с ЧК не порывал. Мне приходилось много ездить (побывал даже в

далекой Кушке, где тогда злобствовали басмачи), проверять, как организована охрана почтовых отделений, особенно же сейфов. Это сейчас «медвежатники» вывелись, а тогда их было немало, они наносили ощутимый ущерб, шли и на «мокрые» дела, убивая сторожей, забирая их оружие.

Снова и снова, разбирая очередное сложное дело, вспоминал я слова М. В. Фрунзе о необходимости бдительности, воздавая должное его прозорливости. И как-то даже не задумывался, что шла охота и на меня. Стреляли. Но, как сказал один журналист, «Папанин родился в рубашке».

НАЧАЛО ПОЛЯРНОГО ПУТИ

В сентябре 1925 года мы с Галиной были очень далеко от Москвы, в Сибири. Разговоры об этой экспедиции начались еще летом, когда зашла речь о необходимости построить на Алдане, в Якутии, мощную, по тем временам конечно, радиостанцию. Меня назначили заместителем начальника строительства, и мы двинулись в путь. До Иркутска поездом, затем поездом же до Невера. А потом еще тысячу километров одолели на лошадях.

Ехал наш небольшой, снабженный деньгами и оружием отряд без особых приключений, хотя время было неспокойное: и от бандитов приходилось отстреливаться, и в реке чуть не утонули. Добрались до места еле живыми: стояли трескучие морозы, и наголодались мы порядочно. Во время одной из перестрелок я выронил документы, о чем жалел всю жизнь. Удостоверение личности я восстановил, но вот удостоверение рабкора «Правды», подписанное Марией Ильиничной Ульяновой, утратил безвозвратно.

За год работы в Якутии я и не заметил, как из жителя юга превратился в убежденного северянина. Север — совершенно особая страна, забирает человека без остатка. Север завораживает. Ослепительно белые снега, безграничные просторы. Буйная короткая весна, светлые ночи. Непуганый мир животных и птиц. А уж охота была — лучше и не вообразить.

Выйдешь утром — краски чистые и ясные. Позднее я увидел такие на картинах Рериха и Рокуэлла Кента.

В далеком маленьком городке Томмот мы должны были построить дуговую, длинноволновую радиостанцию.

Томмот расположен на берегу Алдана. В те времена до ближайших приисков было 90 километров, до крупного города — вся тысяча.

Начальником экспедиции был Петр Алексеевич Остряков, специалист своего дела, человек внимательный и суровый. Ранее он работал с Владимиром Дмитриевичем Бонч-Бруевичем. Позднее будет строить телебашню на Шаболовке.

Я был заместителем «по практическим делам», потому что монтировать радиотехнику, естесвенно, не мог, но получил задание сделать все для того, чтобы станция вступила в строй в намеченные сроки. Сроки строительства мы сократили почти вдвое, но для этого пришлось всей экспедиции работать, не жалея сил и времени.

Когда я сегодня вспоминаю эту свою первую поездку в суровые северные края, все видится далеким сном. Очень уж изменились и люди и обстоятельства.

В ту пору, что отстоит от нас на полвека назад, все было иным. Нельзя забывать, что молодой республике Советов приходилось тогда преодолевать тысячи и тысячи сложностей — становление всегда непросто, особенно в разоренной войнами стране. И в наших трудностях, как в капле воды, отразились общие.

Для радиостанции нужно было построить котельную. Топили ее дровами, и потому надо было сначала раздобыть котел. Я и нашел его — в Новосибирске. Но эту махину надо было доставить к железной дороге. Везти котел было не на чем. Обратился к местным руководителям. Общими усилиями нашли четыре огромных колеса петровских времен. Соорудили подобие телеги, намертво закрепили на ней котел, доставили на железнодорожную платформу. Доехали до Иркутска, потом — до Качуга. Оттуда на двух карбасах вниз по Лене. На веслах сидели строители. Плыли днем, на ночь останавливались. По пути купил я невод, чтобы ловить рыбу,— с питанием было плохо,— и эта покупка дорого мне обошлась: пока торговался, карбаса ушли. Пришлось всю ночь догонять их на лодке. К утру на ладонях были кровавые мозоли, но догнал.

По Лене мы плыли до устья Витима по течению, но по Алдану предстояло идти уже против течения. Помог нам секретарь Якутского обкома партии Максим Кирович Амосов. Максим Кирович был участником гражданской войны, воевал в армии, которой командовал М. Н. Тухачевский. Когда мы разговорились, Амосов, смеясь, признался, что на фронте ему было легче. И добавил, что маузер, который висел у меня на боку, не лишний. Я попросил Максима Кировича помочь пополнить людьми наш строительный отряд.

— Людей я, конечно, найду. Но прошу помнить: это контингент особый,— ответил он.

Чтобы не возвращаться больше к «контингенту», расскажу заодно, как я платил зарплату. Деньги — очень много, на два года работы коллектива — мне почему-то выдали сразу все в Москве. Пока ехали, прятать их было просто. А когда в наш небольшой коллектив влились чужие, отчаянные люди, надо было убрать пачки с червонцами подальше от лишних глаз. Куда? Отлучись из дому — все будет осмотрено. И мы нашли выход. Жил у нас в сенях дикий олененок, который ходил за Галей, как собака. Большую часть времени его держали в загородке, в сенях. Олененок топтался по траве, которая покрывала клеенку. А под клеенкой — кому придет в голову! — лежали пачки червонцев.

Я делал вид, что уезжаю за зарплатой, а возвратившись с портфелем, набитым газетами, находил дома приготовленную Галиной Кирилловной ведомость и отсчитанную сумму денег.

Так вот, Максим Кирович Амосов дал нам лихтер — большую металлическую баржу — и попросил капитана парохода, шедшего вверх по Алдану, взять нас на буксир. Мы отправились дальше. Поразили меня, бывшего матроса, тамошние капитаны: они проводили пароходы там, где, казалось, и лодку-то провести сложно! Алдан — река порожистая, местами мелководная. Капитаны возили большие деревянные плоскости — вроде стен. Когда пароход становился на мелком месте — этими плоскостями перегораживалась река, вода поднималась, и судно могло преодолеть те несколько метров мелководья, которые были препятствием на пути.

В Томмоте мы вырубили в тайге площадку и принялись за дело: выстроили необходимые здания, возвели две стометровые мачты. Приходилось мне много ездить, добывая то необходимые для строительства гвозди, то питание для рабочих. А с питанием дело обстояло совсем неважно, продукты были очень дороги. Оно и понятно: государство тратило 12 рублей на перевозку одного пуда муки — в ценах того времени.

В этих бесчисленных поездках я впервые и оценил красоту северной земли, ее просторы, радушие жителей. Зима мне понравилась больше лета, зимой не было надоедливой и всепроникающей мошкары. Возил меня на оленях за семьсот, а то и тысячу километров веселый молодой тунгус. Он многое объяснял мне — то показывал зарубки на деревьях, по которым только и узнавали порой дорогу в этих многоснежных краях, а то обращал внимание на птицу или зверя, которых я прежде не видел. Летом же этот край удивил меня своей первозданностью. Птицы запросто подходили к человеку — прямо хоть руками бери,— они никогда не видели человека и потому не боялись.

Зимой в дороге поразила меня тишина этих пространств. Только скрип нарт.

Как я уже говорил, строительные работы мы закончили гораздо раньше срока. Рабочим больше нечего было делать. Чтобы не тратить лишние государственные деньги и не дожидаться окончания работ специалистов-наладчиков, мы разделились. Я во главе строительного отряда отправился в обратную дорогу.

Тысячу километров мы шли тридцать суток. Выпал большой снег. Большая часть лошадей пала в пути от голода.

В заключение скажу: наша радиостанция стала работать раньше, чем мы возвратились в Москву. И была она первой на огромной территории Якутии, которая занимает седьмую часть площади Союза! А там, где я наездил не одну тысячу километров на лошадях и оленях, сегодня пролегли отличные асфальтовые дороги и неподалеку строится БАМ.

В 1974 году я получил из Якутска большое письмо, в котором приглашали меня на празднование пятидесятилетия треста «Алданзолото» и напоминали, что и я причастен к развитию этого края, что радиостанция действует. Я поблагодарил письмом за приглашение, но ехать так далеко мне теперь уже трудновато — годы не скинешь с плеч, как походный рюкзак.

Но именно со строительства радиостанции началась «северная повесть» моей жизни.

Возвратившись в Москву, я опять стал работать в Наркомпочтеле и одновременно учиться на высших административных курсах связи. Затем стал слушателем Плановой академии.

Но хоть и был, по обыкновению, занят с утра до вечера, все чаще стал ловить себя на том, что тоскую о Севере. Очень хотелось еще поработать там. И жизнь пошла мне навстречу.

Это произошло в 1931 году.

В печати появились сообщения о том, что в Германии готовится экспедиция в Арктику на большом дирижабле «Граф Цеппелин». Правительство Германии обратилось с просьбой к правительству СССР разрешить экспедиции посетить Советскую Арктику, и в частности пролететь над островами Новой Земли, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли и над Диксоном. Целью экспедиции было изучение распространения ледового покрова в Северном Ледовитом океане и уточнение географического положения архипелагов и отдельных островов.

Наше правительство дало согласие на полет «Графа Цеппелина» над Советской Арктикой при условии, что в экспедиции примут участие советские ученые, а копии научных материалов будут переданы СССР. Полет был намечен на июль. Помимо экипажа дирижабля в экспедиции принимали участие восемь научных работников, в том числе два советских — П. А. Молчанов и Р. Л. Самойлович, а в состав экипажа были включены советский радист

Эрнст Кренкель, с которым потом судьба свела меня близко, и инженер Федор Ассберг. Вокруг предстоящего полета дирижабля был поднят в мировой печати такой шум, что внимание к Арктике и интерес к ней возросли необычайно. Была организована советская морская экспедиция на Землю Франца-Иосифа — ЗФИ. «Интурист» приурочил заход ледокола «Малыгин» на ЗФИ к моменту прилета туда дирижабля. Была в числе пассажиров пожилая женщина, американская миллионерша миссис Бойс. Эта неутомимая особа несколькими годами раньше наняла шхуну и долго разыскивала пропавшего Амундсена. Был среди пассажиров и знаменитый на весь мир Умберто Нобиле.

Наш Наркомат почт и телеграфа тоже не мог остаться в стороне от этого рейса. Во-первых, на ЗФИ в бухте Тихой был запланирован обмен корреспонденцией с «Графом Цеппелином», во-вторых, там было намечено специальное гашение конвертов и почтовых марок. Вот каким образом на «Малыгине» появились два работника Наркомпочтеля — я и мой помощник Костя Петров. На судне было открыто отделение связи.

Скорый поезд за 30 часов доставил нас из Москвы в Архангельск. Стояла полночь, но было светло как днем. Все пассажиры бросились скорее на пристань, чтобы сесть на паровой катер и попасть в город, лежащий на другом берегу Северной Двины. А мы с Петровым занялись выгрузкой посылок из почтового вагона: помимо почты для передачи на дирижабль у нас было 15 тысяч конвертов и марок — мы учитывали, что спрос на них будет огромный — да еще нашего полярного обмундирования два мешка. Погрузили мы свое имущество на машину и доставили на пароход. Все каюты уже были заняты. Капитан долго не мог найти нам каюту для размещения почтово-телеграфного отделения. Пришлось в конце концов потеснить кинооператоров, и нам досталась каюта в три с половиной квадратных метра. Но мы с Костей посчитали, что для работы это вполне пригодное помещение.

Утром 19 июля 1931 года в 13 часов 30 минут «Малыгин» двинулся вниз по реке, к Белому морю. Шли мы мимо лесозаводов, к причалам которых были пришвартованы иностранные пароходы, а на рейде в устье Северной Двины стояли на якорях десятки судов, ожидавших своей очереди.

У меня оказалось достаточно времени, чтобы ознакомиться с кораблем и его экипажем, с пассажирами. Командовал судном полярный капитан Д. Т. Чертков, молодой, но уже опытный мореплаватель. Научную экспедицию возглавлял заместитель директора Арктического института профессор Владимир Юльевич Визе, очень спокойный и немногословный человек. Все относились к нему с величайшим уважением. Держался он в тени, никогда

не повышал голоса, а при разговоре внимательно и дружелюбно смотрел собеседнику в глаза сквозь толстые стекла очков.

Владимир Юльевич Визе по праву считается одним из столпов советской полярной науки. Свой арктический путь он начал за два десятилетия до нашего рейса — участником трагической экспедиции лейтенанта Г. Я. Седова к Северному полюсу.

Заместителем Визе был столь же известный исследователь Арктики Н. В. Пинегин. В числе участников экспедиции были Леонид Муханов и потомственный северянин охотник-каюр Федор Кузнецов. С Кузнецовым я особенно сдружился, он многому меня научил.

Внимание всех привлекал высокий молчаливый итальянец Умберто Нобиле, возглавлявший в 1928 году трагически закончившуюся воздушную экспедицию в Арктику на дирижабле «Италия» (большинство ее участников погибли). В 1931 году он в Советском Союзе работал вместе с нашими инженерами над конструкцией новых дирижаблей.

На «Малыгине» был целый корреспондентский корпус. Газету «Правда» представлял П. Ф. Юдин, впоследствии известный советский ученый. От редакции «Известий» шел в экспедицию известный журналист Ромм, от «Комсомольской правды» — Розенфельд.

Пока мы были далеко от цели и у представителей прессы не находилось работы, они взялись за меня. Архангельским управлением водного транспорта, которому подчинялся капитан «Малыгина», для каждого корреспондента был установлен лимит 25 слов в декаду. Конечно, такой лимит не позволял давать сколько-нибудь обстоятельные информации. По просьбе корреспондентов я дал радиограмму своему наркому и вскоре получил ответ, что Наркомат разрешил увеличить лимит до 1200 слов в декаду каждому журналисту. Стоит ли говорить, что я сразу сделался лучшим другом газетчиков.

А между тем нас обступила Арктика — с ее просторами, студеным пронизывающим ветром, густыми туманами и неожиданными снежными зарядами. Арктика, о которой я так много думал в последние годы и куда так стремился. Сон бежал от меня, и я, одевшись потеплее, часто по нескольку часов стоял на верхнем мостике, не в силах оторвать глаз от расстилавшейся вокруг величественной картины.

Утром 23 июля мы увидели первого медведя. Он спокойно ходил по соседней льдине и с любопытством посматривал на пароход. Немецкий журналист Зиберг ранил медведя, а американец Дрессер добил его. Убитого зверя матросы втащили на палубу.

Следующий день прошел без особых происшествий, но ночь принесла сюрприз. Все, кроме вахтенных, сладко спали, когда раз-

дался громкий скрежет и за ним последовал сильный толчок: сели на мель.

На мели проторчали часов восемь, пришлось выпустить 180 тонн пресной воды, чтобы облегчить судно. Капитан занервничал, но Пинегин его успокоил:

— Не расстраивайтесь. В этих широтах еще много «белых пятен»! Так и наносятся мели и банки на мореходную карту...

Мы держали курс к мысу Флор, но нелегко было пробиться к нему. Путь преградило большое ледяное поле, накрыл густой туман. Пришлось пришвартоваться к льдине. Когда туман немного рассеялся, двинулись дальше. Шли все время малым ходом, обходя паковый лед.

25 июля около 8 часов утра подошли к острову Норд-Браун и бросили якорь близ мыса Флор. Разыгрался сильный шторм, ветер в десять баллов нес колючую снежную пыль. В такую погоду нельзя ни шлюпку спустить, ни вход в бухту Тихую искать. Целый день бушевала пурга, только к ночи немного поутихла, и мы наконец пришли в бухту Тихую — пункт назначения. Можно представить себе, как были рады полярники станции, прожившие здесь целый год. Мы, шедшие на «Малыгине», выстроились на палубе с винтовками и, как только приблизились к берегу, дали в их честь три залпа. «Малыгин» бросил якорь, и к нам на борт пришли трое полярников во главе с начальником станции Ивановым. Начались объятия, расспросы.

Полярники бухты Тихой пригласили малыгинцев на обед. Тесно было в маленькой кают-компании, не всем хватило места за столом, но зато как весело было! Между берегом и судном все время курсировали шлюпки, перевозя оживленных людей. Мы срочно засели за подготовку корреспонденции для обмена с дирижаблем. Наша крохотная каюта выдержала форменную осаду: каждому хотелось получить как можно больше конвертов и марок.

Радисты корабля и полярной станции внимательно слушали эфир, чтобы поймать сообщение о вылете дирижабля. Светлый день перешел в светлую ночь, а в каютах все скрипели ручки и карандаши, писались письма для передачи на дирижабль. Никто не спал. Под утро в наше почтовое отделение заглянул профессор В. Ю. Визе:

— Товарищи связисты, только что получили радио, что «Цеппелин» прилетит к нам в 12 часов дня. Будьте полностью готовы к этому часу...

В 11 часов получили новое сообщение: из-за тумана полет дирижабля задерживается, и он прилетит к нам в шесть часов вечера. Мы получили маленькую передышку и продлили еще на несколько часов работу нашего отделения связи.

Только сели обедать, как раздался крик: «Летит!» Все ринулись на палубу. Действительно, на горизонте виднелась маленькая точка. Она все увеличивалась, и вскоре уже был виден дирижабль, похожий на огурец. «Цеппелин» подлетел к нам быстро, но минут сорок делал круги вокруг бухты Тихой, постепенно снижаясь на посадку. Как только дирижабль снизился до самой воды, из него раздался громкий крик:

— Давайте скорее почту!

Шлюпка стояла наготове. Мы быстро снесли в нее всю нашу почту — восемь мешков — и спрыгнули в нее. Вместе с нами в лодку спустился Нобиле, кинооператоры и фотокорреспонденты. Мы быстро понеслись от причала к дирижаблю.

Дирижабль лежал на воде — огромная, все время колыхавшаяся груда. Он реагировал на любой, даже слабый ветер.

Процедура передачи почты была краткой. Мы погрузили им свою почту, немцы сбросили нам в лодку свою.

Больше всего в тот день меня беспокоило, что немцы сбросили нам почту без расписки и в полном беспорядке. Вероятно, кроме меня, никому до этого дела не было, но я-то любил, чтоб все было как положено.

Как только почта была доставлена на «Малыгин», мы с Костей взялись за работу — разобрали ее, вручили пассажирам, остальные письма остались ждать Большой земли.

Напомню читателям очень кратко историю перелета дирижабля «Граф Цеппелин» в 1931 году. Дирижабль вылетел 24 июля из германского города Фридрихсгафена, 25 июля прибыл в Берлин и оттуда взял курс на Ленинград, где совершил посадку, а затем пошел на север, к архипелагу Земля Франца-Иосифа. Как я уже писал, 27 июля дирижабль появился над бухтой Тихой, где приводнился. Это была первая запланированная посадка дирижабля в Арктике. Отсюда воздухоплаватели начали аэрофотосъемку в западной части ЗФИ и на север до острова Рудольфа, затем архипелага Северная Земля, пересекли его в юго-западном направлении, пролетели вдоль его западных берегов, над Таймырским полуостровом и 29 июля появились над Диксоном.

Отсюда дирижабль взял курс на мыс Желания, пролетел вдоль западных берегов Новой Земли с севера на юг, возвращаясь несколько раз в ее центральные районы. Дальнейший маршрут был таков: остров Колгуев — Архангельск — Ленинград — Берлин, где «Граф Цеппелин» приземлился 31 июля. Пройденное расстояние составило 31 тысячу километров.

Это был действительно выдающийся полет, доказавший возможность применения дирижабля в Арктике для научных целей.

Однако история эта имела свое продолжение: немцы, как было обусловлено, передали Советскому Союзу материалы научных наблюдений, кроме... аэрофотосъемки. Они сослались на то, что у них оказалась бракованная фотопленка. Как потом выяснилось — уже после войны,— и пленка была хорошей и аэрофотосъемка отличной, но только всю пленку руководитель полета передал германскому генеральному штабу. Хотя было это за два года до прихода Гитлера к власти, но, видимо, германская военщина активно собирала разведывательные данные. Материалы арктической аэрофотосъемки были извлечены на свет и использованы фашистским генштабом десять лет спустя, когда гитлеровские полчища вторглись в пределы нашей Родины и на Крайнем Севере тоже начались бои.

С отлетом дирижабля из бухты Тихой моя работа на «Малыгине» была окончена и можно было возвращаться в Москву, чтобы сдать полученную почту. Но рейс «Малыгина» был рассчитан на месяц, научной экспедиции предстояло посетить еще несколько островов Земли Франца-Иосифа. Таким образом, мне пришлось невольно принять участие в походе, чему я был очень рад. Меня не оставляла мысль стать полярником. Своими планами я поделился с Пинегиным.

— Считайте, Иван Дмитриевич,— ответил он мне,— что вы сейчас учитесь только в приготовительном классе полярной школы, осваиваете пока азы полярной науки, причем в самых легких условиях и в самый благоприятный сезон. Ну что же, попробуйте. Если Арктика вам придется по душе, дерзайте... У вас богатый житейский опыт, физической силой и решительностью вас бог не обидел, характер у вас настырный. В Арктике нужны такие люди...

Значит, решил я, к учебе в приготовительном классе полярной школы надо отнестись со всей серьезностью. И старался быть участником всех высадок и походов.

На «Малыгине» я вел дневник. Привожу несколько записей из него:

«*28 июля.* Поехали на моторном катере на экскурсию на остров осматривать горы и ледники. Туда доехали и высадились хорошо, погуляли по берегу. А на обратном пути все вымокли насквозь, особенно Нобиле. Я его пожалел, когда он еще на берег вышел в одних туфлях гулять, как на бульваре, и мне пришлось переносить его через ручьи на своем горбу. Обратно вернулись все промокшие, дрожали от холода. Выручили горячая ванна и горячий чай...»

Воспользовавшись стоянкой в бухте Тихой, я постарался как следует осмотреть полярную станцию, и особенно радиостанцию. Пришел к выводу, что на таком месте, как ЗФИ, мощность станции слишком мала — всего 250 ватт. Здесь должна быть комбини-

рованная радиостанция большей мощности: двухкиловаттная коротковолновая и киловаттная длинноволновая. С каждым годом в Северном Ледовитом океане ходит все больше кораблей, им нужны сведения о погоде и состоянии льдов.

Прощаясь с Тихой, я никак не предполагал, что вернусь сюда через год начальником полярной станции. А пока мы плыли снова к мысу Флор.

«*31 июля.* Вечером прибыли на остров Нансена. Бросили якорь. Сильный шторм. Спустили шлюпку. Иностранцы поехали на берег, расстояние около мили. «Шестерка» долго билась против зыби, добралась, но всех вымочило. Потом шлюпка вернулась за нами. Хотя В. Ю. Визе дал список, кому ехать на берег, набралось столько лишних людей, что не успели отвалить от борта, нас стало заливать зыбью. Матросы с «Малыгина» молодые, неопытные, грести как следует не умеют. Вернулись мы к борту, половина матросов сами выскочили. Мы отлили воду, сели за весла и дошли до берега. Лазили по горам, искали избу или могилу Седова, но ничего здесь не оказалось. Держим курс на о. Рудольфа.

1 августа. Идем черепашьим шагом. Стали во льдах из-за тумана. Многих уже одолела скука, поговаривают, чтобы обратно вернуться. Получили радио с судна «Ломоносов»: его крепко держат льды. Возникли разговоры, что, может быть, нам придется возвращаться обратно и вытаскивать его изо льда.

4 августа. Начали пробиваться через большие льдины пакового льда. Но, к несчастью, снова накрыл туман, дальше идти нельзя. Весь день стояли, набирали со льдин пресную воду. Такой густой туман, что тоска берет...»

Все же нам удалось пробиться к острову Рудольфа, когда туман несколько разошелся. По пути опять была очередная охота на белого медведя. До берега не дошли километра полтора и решили после обеда отправиться на остров по льду.

Без привычки ходить по льду трудно. Первым провалился я, но, спасибо, меня удержал фотограф Абрам Штемберг. За мной провалился корреспондент «Известий» Ромм, но удачно, удержался за кромку льда. Третьим провалился немецкий корреспондент Зиберг по самую шею и очень испугался. Много трудов стоило вытащить его, и он сразу вернулся на «Малыгин», чтобы переодеться.

Как только дошли до острова, все бросились на берег и стали осматривать, что осталось здесь после американской экспедиции Фиала. Все застали в разбросанном виде и в избе и на берегу. На камнях мы поставили доску с надписью, что 4 августа 1931 года здесь побывала экспедиция на ледокольном пароходе «Малыгин».

Привезли на санях груз — экспонаты для музея Арктики в Ленинграде.

Конечно, Визе и капитан приняли правильное решение: все ценные вещи передать в музей. На корабле была устроена выставка вещей, оставшихся от экспедиции Фиала 1903—1905 годов, а профессор Визе прочел об этой экспедиции интересный доклад.

«Малыгин» пытался пройти еще дальше на север, но не пустили льды. Дошли мы до 82 градусов 43 минут северной широты — на такие высоты редко какой корабль заходил. Мы обошли несколько островов ЗФИ, пытались обнаружить остатки экспедиции Нобиле, но безуспешно. Визе и Пинегин регулярно делали в кают-компании научные сообщения, слушать которые собирались все, кроме вахтенных. На очередном сообщении Визе сказал:

— Нам удалось внести коррективы в карту архипелага. На составленной Джексоном карте в северо-западной части ЗФИ обозначен остров Альфреда Гармсуорта. Мы исследовали этот район и острова не обнаружили: видимо, Джексон принял за остров большой айсберг...

Рейс подходил к концу. Туристы и корреспонденты начали упаковывать чемоданы — мы шли уже по Белому морю. В этот день у меня состоялся серьезный разговор с профессором Визе. Я зашел к нему в каюту.

— Как прошло арктическое «крещение», Иван Дмитриевич? — встретил он меня вопросом.— Не отпугнула вас Арктика?

— Совсем наоборот,— ответил я.— Я глубоко обдумал все, прежде чем прийти к вам, и я решил, что непременно вернусь в Арктику.

— Думаете, вы Арктику узнали? Так ведь мы, можно сказать, на прогулке были. Это не зимняя Арктика,— усмехнулся профессор.

— Совсем нет,— ответил я и изложил свои доводы. Они сводились в общем-то к одному: все равно буду работать в Арктике.

— Приходите к нам в Арктический институт,— ответил Визе.— И мы найдем для вас хорошее дело. Предупреждаю: хорошее, но трудное дело.

— Готов взяться за постройку новой полярной станции...— ответил я.

Может быть, это было и нескромно, но, честное слово, отвечало моим заветным желаниям.

— Такие вопросы решает директор Арктического института Рудольф Лазаревич Самойлович,— сказал Визе.— Я только могу рекомендовать вас. Продолжим разговор в Ленинграде...

Не поздно ли начинать жизнь заново в тридцать семь-то лет? — спрашивал я себя и отвечал: нет, и еще раз нет! Любимое дело

начинать никогда не поздно. А что работа в Арктике станет любимой, я нисколько не сомневался. Просто я чувствовал, что эта работа по мне. Трудностей не боялся, их уже достаточно пришлось пережить. И все стояли перед глазами белые просторы, синева неба, вспоминалась та особенная тишина, какую, пожалуй, не с чем сравнить.

Так начался мой путь полярника, продолжавшийся 15 лет.

Не прошло и года, как я снова был на палубе ледокола «Малыгин». Он опять шел к Земле Франца-Иосифа. Мечта моя осуществилась: я стал полярником. Владимир Юльевич Визе сдержал свое слово и рекомендовал меня на должность начальника полярной станции, а решающую роль в моей судьбе сыграл заместитель наркома обороны СССР Сергей Сергеевич Каменев — мудрый человек с чутким сердцем. Он был тогда председателем Арктической комиссии при СНК СССР. Сергей Сергеевич утвердил предложение профессора Визе, и я был назначен начальником полярной станции в бухте Тихой.

Станции придавалось немаловажное значение. В 1932 году проводился 2-й Международный полярный год. Об этом крупнейшем в те годы международном научном мероприятии стоит рассказать подробнее.

В общем широком фронте научных исследований науки о Земле география, геология, метеорология, гидрология занимают особое место. Они обеспечивают — столь необходимое сегодня! — рациональное использование природных ресурсов, изучение природных явлений и всех характеристик окружающей среды в практической деятельности. Они исследуют явления, которые развертываются в атмосфере, океане, на континентах — во всем окружающем человека пространстве.

И для научных исследований, и для практического использования их результатов требуется систематическая информация о состоянии природной среды — о погоде, о магнитном поле, об океанских течениях и т. п.— во всех районах земного шара. Специфика геофизических исследований побудила ученых всех стран предпринять меры для организации международного сотрудничества.

Еще в конце прошлого века были созданы Международная метеорологическая организация и научные международные союзы, которые обменивались информацией о метеорологических, гидрологических, магнитных явлениях, договаривались о проведении совместными силами научных исследований.

Таким именно мероприятием, давшим первый пример широкого международного сотрудничества в науке, был Международный полярный год. Ученые различных стран объединились для того, чтобы общими усилиями в один и тот же период времени собрать

возможно больше информации о явлениях, характерных для полярных областей земного шара.

Огромные территории Арктики и Антарктики в то время были очень плохо исследованы, севернее 60-й параллели систематические наблюдения почти не проводились.

И вот в 1885—1886 годах была осуществлена программа 1-го Международного полярного года: различные страны организовали на Севере геофизические обсерватории, метеорологические станции. Были проведены разнообразные экспедиционные работы. Австрийская экспедиция под начальством Вайпрехта открыла архипелаг Земли Франса-Иосифа, составила его первую, очень приблизительную карту, сделала ряд других важных географических открытий. Кстати, существование крупных островов в данном районе предсказал за несколько лет до этого на основе теоретических расчетов русский ученый и революционер П. Кропоткин.

Россия принимала активное участие во всех мероприятиях года. После успешного завершения намеченных работ, международные научные союзы решили повторить Международный полярный год через 25 лет. Однако мировая война помешала этому. И только в 1932—1933 годах оказалось возможным провести его. Советские ученые исходили при этом не только из чисто научных, но и практических интересов. Правительство молодого Советского государства уже в то время освоение Северного морского пути считало одной из серьезных хозяйственных задач.

В период подготовки ко 2-му Международному полярному году были открыты многие советские станции на дальнем Севере: на Земле Франца-Иосифа, на мысе Челюскин, на Новой Земле, на Новосибирских островах и в других отдаленных местах. Незадолго перед этим — в 1930 году — на маленький островок у западного побережья Северной Земли была высажена экспедиция Георгия Ушакова и Николая Урванцева, которой предстояло нанести на карту огромный архипелаг Северной Земли. Был с ними и знаменитый на весь Север охотник Сергей Журавлев. В 1932 году было решено осуществить первый сквозной проход ледокольного парохода «Сибиряков» по всему Северному морскому пути в одну навигацию.

Всесоюзный арктический институт, наш постоянный научно-методический центр полярных исследований, организовал тщательную подготовку к Международному полярному году. Были созданы курсы, на которых обучались научные сотрудники и лаборанты полярных станций.

Нашему коллективу предстояло создать большую полярную обсерваторию с широкой программой исследований на Земле Франца-Иосифа в бухте Тихой, на острове Гукера. Организованная здесь

в 1929 году небольшая станция должна была послужить базой для будущей обсерватории.

Зима и весна 1932 года были полны хлопот. Я перебрался в Ленинград, был зачислен в штат Арктического института и, готовясь к предстоящей зимовке, целые дни проводил на заводах, в складах Арктикснаба. А потом пришлось заняться кадрами. Для обсерватории требовались ученые разных специальностей, радисты, механики, врач, повар, каюр.

Однажды во время беготни по коридорам Арктического института я обратил внимание на худощавого, совсем еще молодого человека, который, как выяснилось из краткого разговора, стремился попасть именно на Землю Франца-Иосифа. Очень он мне пришелся по душе, этот человек, с первого взгляда понравился. Я сразу почувствовал, что есть у него и воля, и упорство, и любовь к своему делу.

В дальнейшем мне пришлось работать с Евгением Константиновичем Федоровым плечом к плечу на трех полярных станциях. За эти годы хорошо узнал его, и между нами, несмотря на 15 лет разницы в возрасте, возникла крепкая дружба, которая длится и по сей день.

Евгений Федоров на моих глазах рос и мужал как человек, коммунист, полярный исследователь, ученый. И я от всей души радовался его успехам.

Стал работать в нашем коллективе и комсомолец Яша Либин. Непоседливый и неутомимый Яков восполнял недостаток опыта старанием, редкой работоспособностью и каждую свободную минуту — чтением.

Яша тоже зимовал со мною на следующей полярной станции — мысе Челюскин — в 1934—1935 годах. Позднее, когда шла подготовка к дрейфующей станции «Северный полюс», Яша возглавил нашу опорную базу на острове Рудольфа. Либин, человек незаурядных способностей, как и следовало ожидать, стал известным всей Арктике. Когда в 1940 году директора Арктического института Е. К. Федорова назначили начальником Главного управления гидрометеослужбы, то его сменил Я. С. Либин. В марте — апреле 1941 года под руководством Якова Самойловича была проведена выдающаяся экспедиция на самолете Черевичного «СССР Н-169» в район полюса относительной недоступности. Только начавшаяся война помешала достойно оценить подвиг участников этой исторической экспедиции. Яков Самойлович Либин был назначен тогда же первым заместителем начальника Гидрометеослужбы. Работал, как всегда, не жалея себя и не считаясь со временем. Имя его занимает почетное место в научной и исторической литературе об Арктике предвоенного периода.

Коллектив научных сотрудников станции был сформирован из молодых людей, только что окончивших университет, как Евгений Федоров, или студентов последних курсов Гидрометеорологического института в Москве и других учебных заведений. Только два научных сотрудника — биолог Л. И. Леонов и специалист по радиосвязи А. Ф. Архангельский — имели и опыт, и значительный стаж работы.

Советский Союз гостеприимно принял ученых других стран, которые хотели принять участие в проведении Международного полярного года. Доктор Иоахим Шольц должен был работать с нами в обсерватории на Земле Франца-Иосифа. Всего же на Земле Франца-Иосифа работали 32 человека: 12 научных сотрудников, несколько лаборантов, помощников и хозяйственных работников (механики, радисты, рабочие).

Я созвал на собрание всех будущих сотрудников станции и определил главную нашу задачу — создать образцовую полярную обсерваторию. Поставил непременным условием — каждому хорошо знать свое дело и вместе с тем не отказываться ни от какой другой работы, которой потребует обстановка.

Все это импонировало научной молодежи, собравшейся трудиться на обсерватории, наиболее удаленной от материка, находившейся в самых суровых условиях. А для начала нам надо было подготовить огромное количество точных приборов, разнообразного снаряжения, переправить все это в Архангельск и погрузить на корабль.

В бухту Тихую я уезжал вместе с Галиной Кирилловной. В те годы женщин на полярные станции не брали. Не так-то легко мне удалось получить такое разрешение.

Галина Кирилловна была и библиотекарем, и заботилась о чистоте и уюте, и постоянно помогала вести метеонаблюдения.

Капитану Д. Т. Черткову пришлось совершить два рейса из Архангельска на Землю Франца-Иосифа — надо было завезти нам необходимое оборудование и материалы. Чтобы успеть за навигацию сделать два рейса, в первый рейс надо было отправляться очень рано. Мы подошли к бухте Тихой во время, когда ледяные поля обычно еще были в бухте. Но в 1932 году в связи с общим потеплением в Арктике, наблюдавшимся в те годы, в бухте не было берегового припая — полосы льда, к которой судно могло бы встать бортом. Поэтому разгрузку корабля приходилось вести па лодках, что было гораздо труднее. Быстрая выгрузка трюмов корабля, когда все мы работали, не жалея сил и времени, сплотила коллектив обсерватории.

И солидные ученые, и молодежь вместе с нашим иностранным гостем — доктором Иоахимом Шольцем — неутомимо таскали, гру-

зили на лодки и доставляли на берег бревна, доски, детали самолетов, горючее и многое другое.

В те дни только метеорологи проводили самые необходимые наблюдения, остальные были грузчиками. Прибывшая с нами на корабле бригада рабочих-строителей немедля принялась за сборку домов. Один жилой дом и стоявший в отдалении магнитный павильон — вот и все, что было на станции. Предстояло возвести еще один жилой дом, радиостанцию, механическую мастерскую, расширить магнитный павильон, поставить несколько специальных построек для научных наблюдений.

Как только был закончен первый период нашей работы и «Малыгин» отошел от берега, увозя предыдущую смену, основное внимание мы переключили на создание условий для научной работы. В те дни родился у нас лозунг, ставший потом очень популярным: «Чтобы наука не страдала». То есть мы делали все, чтобы обеспечить полноту научных исследований. А делать для этого приходилось много.

Мы смонтировали новые, более мощные радиостанцию и электростанцию, оснастили геофизические павильоны и метеостанцию. Больше того, на самом северном острове архипелага — острове Рудольфа, лежащем на 81 градусе 45 минутах северной широты, мы построили дом, завезли туда аппаратуру, радиостанцию, метеоприборы. На этой полярной станции жили и вели наблюдения четыре человека во главе с Константином Расщепкиным. Вторым рейсом — им руководил Н. В. Пинегин — «Малыгин», завезя нам необходимые материалы, прошел еще дальше к северу и достиг широты 82 градуса 28 минут.

Коллектив наш взялся за выполнение комплекса научных наблюдений по программе 2-го Международного полярного года. Об этом комплексе стоит сказать несколько слов. Небольшая полярная станция, ранее проводившая главным образом метеорологические наблюдения, сейчас значительно расширила объем работ.

Мы вели теперь радиозондирование атмосферы. В те годы сведения о температуре и влажности на разных высотах в атмосфере получали с помощью метеорографов — их поднимали на самолетах в немногих пунктах на территории страны. Радиозондирование, ныне широко распространенное, тогда только начиналось. Теперь, может быть, не все помнят, что первый радиозонд, изобретенный и сконструированный советским ученым-аэрологом профессором А. Н. Молчановым, был применен во время полета на «Цеппелине» Международной экспедицией в Арктику в 1931 году. В 1932 году в Советском Союзе создавались первые аэрологические станции, радиозонды поднимались тогда в атмосферу на высоту 8—10 километров.

Нам предстояло провести зондирование атмосферы на максимально возможных высотах и попытаться установить расположение тропопаузы — зоны между тропосферой * и стратосферой — и температуру в стратосфере. Стратосфера располагается на различных высотах в разных широтных зонах земного шара. Высота стратосферы в Арктике была изучена надежно в различные периоды года впервые именно здесь, на Земле Франца-Иосифа в 1932—1933 годах молодым аэрологом Исаем Гутерманом.

Серьезное значение имели также впервые организованные здесь актинометрические ** исследования. Было важно определить тепловой и радиационный баланс на поверхности земли в арктических условиях. Впервые в Центральной Арктике был установлен комплекс сложных актинометрических приборов, который давал возможность систематически измерять в течение года все основные элементы радиационного баланса. И так называемую прямую солнечную радиацию, приходящую непосредственно от Солнца, и рассеянную атмосферой, и отраженную от почвы, снега и льда. Результаты исследований позволили составить уравнения радиационного баланса для различных сезонов года и для различных условий погоды. Проводил эти исследования студент Гидрометеорологического института А. М. Касаткин.

Впервые на этих широтах проводились исследования атмосферного электричества. Занимался этим Иоахим Шольц. Доктор наук, имевший большой опыт работы в одной из лучших в мире (по тому времени) геофизических обсерваторий в Потсдаме. Шольц был крупным специалистом по атмосферному электричеству. Он разработал методы исследований и создал приборы для измерения атмосферных ионов, счетчики аэрозольных частиц и другие, широко используемые и поныне во всех странах. Шольцу мы построили специальный павильон, оборудованный всем необходимым, подвели туда электрическую энергию для освещения и отопления, с тем чтобы дым печки не создавал помех наблюдениям.

Шольц провел впервые серию комплексных исследований атмосферного электричества.

Впервые были поставлены в Арктике исследования распространения радиоволн. Как сейчас хорошо известно, короткие радиоволны, распространяясь, отражаются, причем неоднократно, от верхних слоев атмосферы — так называемой ионосферы. В на-

---

* Тропосфера — нижняя часть земной атмосферы (в полярных широтах 8—10 километров), стратосфера — слой атмосферы, расположенный над тропосферой, на высоте 15—18 километров.

** Актинометрия — раздел геофизики, занимающийся изучением распространения лучистой энергии в земной атмосфере.

стоящее время десятки специальных ионосферных станций регулярно ведут зондирование ионосферы, определяя высоту расположения слоев и концентрацию ионов. На основе этих данных рассчитываются условия радиосвязи на различных частотах.

В то время ничего этого не было.

Теория только создавалась. Определения состояния ионосферы делались косвенным путем.

Вел эти исследования крупный специалист в области радиосвязи Б. Ф. Архангельский.

Наконец, геофизические исследования включали в себя изучение магнитного поля, которым занимался Евгений Федоров. Он должен был провести запись магнитных вариаций с приборами различной чувствительности, провести магнитные определения в различных точках архипелага.

В Арктике магнитные бури происходят гораздо чаще, чем в средних широтах, и достигают большой силы. Это связано с тем, что магнитное поле Земли замыкается в южной и северной полярных областях. Здесь магнитные силовые линии подходят круто к земной поверхности и как бы входят в нее. Это сильно наклоненное, почти вертикальное расположение магнитных силовых линий позволяет проникать в полярные области вдоль этих линий потокам электронов, протонов и других частиц, идущих от Солнца к нашей планете. Потоки эти и вызывают то свечение в верхних слоях атмосферы, которое мы называем полярным сиянием, а взаимодействие их с постоянным магнитным полем Земли порождает колебания магнитного поля, а порой принимает характер сильных магнитных возмущений — магнитных бурь. Женя Федоров располагал отличной аппаратурой и работал с упоением.

Как я уже упоминал, самым опытным из научных сотрудников на нашей станции был биолог Леонид Иванович Леонов, отличный охотник и прекрасный человек. На его долю выпала задача исследования животного и растительного мира Земли Франца-Иосифа. Он терпеливо учил нас всех наблюдать за животными, обитавшими на архипелаге.

Лаборатории были оборудованы, программа научных исследований пунктуально выполнялась. Но мы не успокоились. Необходимо было провести также экспедиционные наблюдения в различных точках архипелага, а для этого следовало подготовиться к выходам «в поле», которые намечались на весну и первые летние месяцы следующего, 1933 года.

Чтобы лучше подготовиться к этим работам, мы еще осенью предприняли опытные походы — надо было приобрести необходимую сноровку большинству молодых специалистов, которые были новичками в Арктике.

Так, Женя Федоров, помимо стационарных наблюдений в магнитном павильоне на острове Гукера, до наступления полярной ночи определил магнитные элементы в нескольких пунктах архипелага. Он воспользовался рейсом промыслового судна «Смольный» и в начале октября побывал на острове Рудольфа.

В октябре наступили постоянные сумерки, а в ноябре солнце окончательно ушло за горизонт. Мы предприняли поход, в котором участвовали Федоров, каюр Кунашев и я. Погрузив в лодку магнитный теодолит и некоторые другие инструменты, взяв палатку, винтовки и поставив лодку на нарты, мы переправились где по льду, где в лодке через бухту Тихую и, пройдя километров десять вдоль берега острова Гукера, выбрали у береговых скал пункт для магнитных наблюдений. Поставили палатку, заночевали, провели наблюдения. На следующий день с большим трудом по плавучему льду вернулись на станцию.

Наблюдения показали, что магнитное поле на Земле Франца-Иосифа неравномерно. Стало ясным, почему магнитные наблюдения, проведенные нашими предшественниками, давали подчас совершенно различные результаты. На Земле Франца-Иосифа имеются сильные магнитные аномалии.

В конце ноября мы сделали второй выход. Наша троица отправилась к острову Кетлиц, в 40 километрах севернее обсерватории, за широким проливом, каких много на Земле Франца-Иосифа.

Собаки, имевшиеся на станции, не были обучены ходить в упряжке, и проку от них было мало. Поэтому погрузили все необходимое на нарты и впряглись в них сами. Одна собака бежала вместе с нами скорее как сторож, чтобы предупредить нас о появлении медведей, которых в то время на островах архипелага было очень много.

В два перехода мы пересекли пролив и остановились у берега острова Кетлиц. Стояла уже ночь, и только лунный свет сопровождал нас в этой дороге. Без всякой радости констатировали тот факт, что наше снаряжение могло бы быть получше: спальные мешки из бобрика, подбитые овчиной, были тяжелы, задерживали влагу и после одной-двух ночей совершенно не грели. Нарты, когда-то приобретенные в Норвегии, были тяжелы и неповоротливы, особенно на торосистом льду.

Так что мы должны были сами сделать все необходимое — изготовить нарты, сшить подходящую одежду, спальные мешки. Мы воспользовались опытом работы в северных условиях, который был у Леонова и Кунашева. Леонов и механик Шаламоун соорудили из лыж отличные, очень легкие нарты. Под руководством Леонова все мы начали шить спальные мешки из оленьих шкур и одежду простую, но удобную из тех же оленьих шкур и мягкого

брезента, отказались от традиционных малиц и кухлянок, которые были завезены на полярную станцию. Тяжелые малицы и кухлянки были хороши для того, чтобы в них отдыхать, спать в палатке, но только не бежать за собаками.

И всю зиму мы учили собак ходить в упряжке. Мы привезли с собой около десятка собак, но это были в большинстве бродячие псы, подобранные в Архангельске. Лишь три или четыре настоящие ездовые лайки были привезены с Камчатки.

Так в неукоснительно проводимых научных наблюдениях, в подготовке к экспедиционным работам прошла зима. Наступили светлые дни, и начались интенсивные походы на острова архипелага. Л. И. Леонов выходил для того, чтобы добыть тюленей, птиц, определить места их обитания, узнать их привычки. Гутерман и Касаткин вели параллельные метеорологические и актинометрические наблюдения в разных точках острова и на морском льду. Шольц занимался наблюдениями за спектром ионов и за градиентом электрического поля на берегу острова и в отдалении от него, на льду широких проливов.

В ряде походов участвовал и я.

В один из походов Федоров и Кунашев за 22 дня одолели более 300 километров по маршруту остров Гукера — остров Альджер — остров Хейса, острова Комсомольские — Земля Вильчека — остров Гофмана — остров Райнера — остров Рудольфа. Целью их работы было исправление карты островов и проведение исследований, с тем чтобы определить характер магнитного поля на островах архипелага и найти его вековой ход.

До нашей зимовки на Земле Франца-Иосифа в конце прошлого и в начале нынешнего века побывало несколько экспедиций. Острова архипелага — самая близкая к полюсу земля. В летнее время к Земле Франца-Иосифа может подойти корабль. Поэтому ее и считали базой для завоевания полюса. В 1896 году в западной части архипелага работала английская экспедиция Джексона. В том же году на эту базу вышли Нансен и Иогансен после перехода с дрейфующего во льдах «Фрама», дошедшего до 86 градусов северной широты. Нансен и Иогансен зазимовали на островах Белой Земли в северной части архипелага Земли Франца-Иосифа.

В 1899 году на острове Рудольфа высадилась итальянская экспедиция под начальством Каньи, снаряженная на средства герцога Абруццкого, стремившаяся достичь Северного полюса.

В 1902 и 1904 годах здесь были две американские экспедиции, субсидированные миллионером Циглером. Первая экспедиция Циглера — Болдуина и вторая — Циглера — Фиала. И наконец, в 1913—1914 годах на острове Гукера, в бухте Тихой базировалась экспедиция Георгия Седова на судне «Святой Фока».

Седов погиб у берегов острова Рудольфа весной 1914 года.

Все эти самоотверженные люди не достигли цели. Однако они двинули вперед наши знания об архипелаге: провели магнитные определения, составляли и уточняли карту архипелага. После них остались развалившиеся уже постройки, ящики с консервами, различные вещи и т. д.

Женя Федоров со своим напарником должен был проверить правильность географических карт островов и, что самое важное, определить вековой ход магнитных элементов. Магнитное поле Земли подвержено плавным смещениям, продолжающимся в течение десятилетий и веков.

Таким образом, составленные однажды магнитные карты надо все время исправлять. Потому-то в различных точках земного шара систематически проводятся повторные наблюдения магнитного поля. Федоров ознакомился с отчетами предыдущих экспедиций и теперь должен был найти на местности точно те точки, в которых стояли магнитные приборы предшествующих исследователей, и провести наблюдения.

Выйдя в начале 1933 года, Е. К. Федоров с В. М. Кунашевым прошли на собаках около 400 километров вдоль восточных островов архипелага.

Чтобы уточнить карту, Федоров сделал несколько астрономических пунктов, то есть определений широты и долготы с помощью астрономических наблюдений. Затем к этим пунктам были привязаны очертания берегов островов, проливы. Выяснилось, что некоторые острова, например Земля Вильчека, остров Гофмана и другие, нанесены на карту с большими ошибками. Это было естественно при поспешной глазомерной съемке, которую вели люди, стремившиеся к полюсу, а не к исследованию архипелага.

При подходе к острову Рудольфа Федорову посчастливилось открыть несколько маленьких островков, расположенных в проливе между островом Рудольфа и землями, находящимися к югу от него. Острова были названы Октябрятами.

Лето Федорову и Кунашеву поневоле пришлось провести на острове Рудольфа, так как лед во многих проливах вскрылся и обратный путь на нартах был невозможен. Они пополнили маленький — всего четыре человека — коллектив созданной там в 1932 году станции, помогали в текущей работе, обрабатывали свои наблюдения и в конце концов дождались шхуны, которая в августе переправила их к нам.

Конечно, всякая зимовка — трудное дело. И бесконечная ночь, и лютый холод, и ограниченность передвижения, и однообразие еды. Нельзя не учитывать и того, что теперь называют психологи-

ческой совместимостью. К счастью, в нашем коллективе такая совместимость была полной. Но как бы велики ни были трудности, недаром говорится: «Крута гора, да забывчива». Год пролетел быстро.

Поздней осенью 1933 года ледокольный пароход «Таймыр» привез нам смену, а мы возвратились в Архангельск. Пока мы зимовали, в Арктике произошло много важных событий. Одним из них был исторический рейс ледокольного парохода «Александр Сибиряков». «Сибиряков» прошел Северный морской путь за одну навигацию — впервые в истории.

Этот факт имел для Арктики далеко идущие последствия.

Было принято решение правительства об организации Главного управления Северного морского пути при СНК СССР (ГУСМП). У Арктики появился наконец один хозяин, облеченный большими полномочиями, а мы стали членами многотысячного коллектива советских полярников, возглавляемого Главсевморпути.

Работа на Земле Франца-Иосифа была для большинства членов нашего коллектива первой школой полярного опыта. Такой она была и для меня, хотя уже была предварительная «разминка» — работа на Алдане в 1925—1926 годах.

В заключение этой главы расскажу о судьбе нашего немецкого товарища, доктора Шольца. В 1933 году в Германии фашисты пришли к власти.

И первые сообщения о ликвидации Версальского договора, ставившего Германию, по мнению Шольца, в унизительное положение, сообщения о резком усилении немецких вооруженных сил воспринимались им, как нам казалось, с удовлетворением.

Нацистская пропаганда, безусловно, на него действовала. Он не говорил с нами на эти темы, понимал, что нам это не могло быть по душе. Но заметно было, что перемены в Германии ему нравятся. Однако положение резко изменилось, когда с кораблем, привезшим нам смену, он получил письма, газеты и журналы. Несколько дней потребовалось ему для того, чтобы прочесть и освоить всю эту очень важную для него информацию. И на наших глазах Шольц изменился. Видимо, письма друзей и родных, статьи в журналах и газетах дали ему возможность более объективно, чем радиопередачи, оценить происходившее на его родине.

Я предложил Шольцу остаться в СССР. Шольц колебался. Однако в конце концов принял решение поехать на родину.

Шольц уехал. Перед этим он с большим успехом выступил на ученом совете Арктического института и в некоторых других научных организациях Ленинграда — докладывал о проведенной им на Земле Франца-Иосифа серьезной работе.

Вскоре мы поняли, что наш друг совершил непоправимую ошибку: в Арктический институт пришла краткая открытка из немецкого научного общества, в ней сообщалось, что «доктор Шольц умер от увечий, полученных на Земле Франца-Иосифа» (?!!).

Много лет спустя, 10 мая 1945 года, Е. К. Федоров, в то время генерал-лейтенант, начальник Гидрометеорологической службы Советской Армии, приехал на обсерваторию в Потсдаме. Его задачей было: наладить работу обсерватории, успокоить испуганных немецких ученых, которые находились там в это время, и предложить им сотрудничать с советской Гидрометеорологической службой. Федоров прежде всего обратился к доктору Альбрехту, о котором Иоахим рассказывал как о своем верном друге. Альбрехт подтвердил, что Шольц исчез вскоре после возвращения с Земли Франца-Иосифа. Можно (увы, не без оснований!) предположить, что ученый был арестован и затем, по-видимому, погиб в одном из концентрационных лагерей.

НА КРАЙНЕЙ ТОЧКЕ МАТЕРИКА

Тепло попрощавшись с моряками прославленного «Таймыра» *, мы отправились в Ленинград. Я не предполагал тогда, что именно моряки «Таймыра» и другого такого же судна, «Мурмана», в феврале 1938 года снимут нашу четверку с дрейфующей льдины.

Как положено, мы отчитались о проделанной работе на ученом совете Арктического института. Краснеть нашему коллективу не пришлось. Во-первых, мы соорудили первоклассную по тому времени арктическую обсерваторию, и, во-вторых, план научных исследований был значительно перевыполнен.

— Какие ваши дальнейшие планы, Иван Дмитриевич? — спросил профессор Рудольф Лазаревич Самойлович.— Неужели обратно в свой Наркомпочтель?

— Ближайшие планы — отдохнуть после трудной зимовки. А там видно будет,— уклончиво отвечал я.

— А вы скажите прямо — вернетесь вы к нам после отпуска или нет?

* «Таймыр» и однотипный с ним ледокольный пароход «Вайгач» вошли в историю освоения Арктики после известной экспедиции 1911—1915 годов, когда были сделаны выдающиеся географические открытия, в том числе открыты архипелаг Северная Земля и пролив Вилькицкого. Это были первые отечественные суда, совершившие сквозное плавание по Северному морскому пути с зимовкой у полуострова Таймыр.

Я засмеялся:

— Ну конечно, вернусь. И не думаю расставаться с Арктикой.

— Отлично,— улыбнулся Самойлович,— жду вас после отпуска для серьезного разговора...

Начало 1934 года вновь приковало к Арктике внимание всего мира. Затаив дыхание, следила планета за дрейфом зажатого во льдах парохода «Челюскин». А затем за жизнью на льду Чукотского моря в лагере Шмидта экипажа и пассажиров ледокола, раздавленного льдами 13 февраля. На весь мир прозвучали слова привета, посланные челюскинцам в телеграмме, подписанной членами Политбюро ЦК ВКП(б): «Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы...» Для спасения челюскинцев были брошены самолеты, направлены суда, двинуты санные партии. В успехе спасательных операций советские люди не сомневались...

Как раз в то время я пришел в Арктический институт. Меня принял заместитель директора института Владимир Юльевич Визе. Я любил этого человека, и, разумеется, не только за то, что он сделал для меня очень много хорошего. Он всем делал добро. Просто его нельзя было не любить и не уважать — такой он был. Очень образованный, внимательный, преданный Северу.

Разговор наш начался, естественно, с челюскинцев. Визе видел эту историю по-своему — как полярный исследователь, большой ученый и государственно мыслящий человек. Он сказал, что, по его мнению, одной из причин гибели «Челюскина» было плохое знание закономерностей движения ледового покрова арктических морей.

— Правительство не раз указывало нам на необходимость всемерного развития судоходства в морях Арктики. Эта задача невыполнима без надежного круглосуточного наблюдения за состоянием льда и погоды. Значит, нам надо строить в Арктике новые полярные станции и расширять старые. Сейчас для всех работников Главсевморпути и ученых Арктического института главной является транспортная проблема. Мореплавание в Арктике необходимо не ради самого мореплавания, а для дальнейшего освоения малодоступных северных областей нашей страны, для решения задач большого народнохозяйственного значения.

Визе подвел меня к карте:

— Вот смотрите, пролив Вилькицкого — единственная артерия для сообщения между Карским морем и морем Лаптевых. Конечно, есть еще путь вокруг Северной Земли, но это — дело будущего.

А пока от навигационного состояния пролива и подходов к нему зависит успех или неудача плавания любого парохода по Северному морскому пути. Потому нам особенно важно иметь хорошо оснащенную полярную обсерваторию на мысе Челюскин...

Я с невольным уважением посмотрел на крошечный выступ на карте — самую северную точку материка. Визе достал из стола несколько листов бумаги, отпечатанных на машинке.

— Если за всю историю полярного исследования мимо мыса Челюскин прошло менее десятка судов,—продолжал Владимир Юльевич,— то в последние годы их здесь была целая флотилия. Только с 1930 года в порты Оби и Енисея прошло 133 иностранных корабля, не говоря уже о наших. Вам понятно, какое значение играет мыс Челюскин в навигации по Северному морскому пути?

— Еще бы, даже очень! — ответил я.

— Так вот,— закончил Владимир Юльевич,— мы решили послать вас начальником полярной станции на мысе Челюскин. Согласны? — И, не дав мне возможности ответить, продолжал: — Там есть небольшая полярная станция. Но она не отвечает современным требованиям. В прошлом году ваш коллектив создал в бухте Тихой отличную обсерваторию. Такая же работа предстоит и на мысе Челюскин.

Так мыс Челюскин из географического понятия стал для меня реальной землей, которую надо было обживать и обустраивать.

Времени до отъезда оставалось в обрез — четыре месяца. Надо было успеть подобрать кадры, доставить в Архангельский порт в разобранном виде научные павильоны, жилые дома, ангар, ветряк, оборудование мастерских и другую технику, вездеходы, радиостанцию и научную аппаратуру, одежду и продовольствие и еще многое, многое другое. Но главным я считал подбор людей. На собственном опыте зимовки в бухте Тихой я убедился, как хорошо работается в коллективе, спаянном дружбой и доверием. От друзей-полярников я был немало наслышан о драмах и даже трагедиях на зимовках, когда попадались люди, слабые духом. Поэтому я не торопился принимать предложения, которых было немало, ведь нам утвердили солидный штат — 34 человека. Но объем работ был таков, что я понимал: людей не хватит. И предупреждал каждого, что он должен иметь вторую специальность и выполнять работу за двоих, иначе я просто не имею права взять его на зимовку.

Я обрадовался, что на мыс Челюскин согласились поехать некоторые мои товарищи, с кем провел я год на Земле Франца-Иосифа, и среди них Женя Федоров. Он только что женился, и я предложил ему поехать с женой.

— Твоя Анна — женщина с характером и волей, к тому же дипломированный специалист.

Анну Викторовну уговаривать не пришлось. Ее зачислили на должность геофизика: она вместе с Евгением окончила физический факультет Ленинградского университета.

Я стремился, чтобы в нашем коллективе была крепкая партийная прослойка. Поэтому, присмотревшись к научному сотруднику Арктического института, молодому и энергичному коммунисту Василию Мелешко, пригласил его на должность руководителя гидрологических работ. Мелешко с радостью согласился, но неожиданно вмешалось партбюро института. Не так много было тогда членов партии среди научных работников, и партбюро считало, что Мелешко нужен в институте. Пришлось мне пойти на заседание партбюро и доказать, что на переднем крае, в трудных условиях зимовки, нам он нужней. Мелешко отпустили. Василий возглавил партийную организацию нашего коллектива и всегда был там, где труднее. В последующие годы Василий Павлович Мелешко не раз зимовал в Арктике — был начальником полярных станций и руководителем морских экспедиций. Тем радостнее было мне встретить его в феврале памятного 1938 года, когда к нашей льдине приткнулся носом «Таймыр» и на его борту оказался Вася Мелешко, руководитель научной группы.

В годы Великой Отечественной войны Мелешко возглавлял Управление гидрометеослужбы Северного флота, а после окончания войны много лет был начальником Высшего мореходного училища в Ленинграде.

На мыс Челюскин поехали и работавшие в бухте Тихой Виктор Сторожко и Федор Зуев. Зуев был, пожалуй, самым старшим по возрасту в нашем коллективе, ему стукнуло сорок пять, у него были густые светлые усы, и все уважительно звали его дядей Федей.

От причала Архангельского порта с трудом оторвались только во второй половине июля. Спешно грузили прибывшие для нашей станции тюки и ящики, и, как всегда, чего-то нужного не хватало, приходилось рыскать по городским складам и просить о помощи.

На борт знаменитого «Сибирякова» мы ступили с чувством большого уважения: ледокол был награжден орденом Красного Знамени за исторический рейс 1932 года. Тогда «Сибирякова» вел знаменитый полярный капитан Владимир Иванович Воронин, а штурманские вахты нес старший помощник капитана Юрий Константинович Хлебников. Теперь же капитанское место на «Сибирякове» занял Хлебников. Юрию Константиновичу было лет тридцать с небольшим, и был он прирожденный моряк. Школу арктического мореплавания Хлебников прошел под руководством таких выдающихся полярных капитанов, как Н. М. Николаев, Г. Я. Сорокин, В. И. Воронин, и теперь второй год работал самостоятельно.

Это была моя первая встреча с Юрием Константиновичем, знакомство же наше растянулось на всю жизнь. У капитана Хлебникова оказалось завидное морское долголетие: он служил полярному океану почти до семидесяти лет.

До острова Диксон мы дошли без происшествий, но здесь неожиданно задержались на две недели: оказалось, припайный лед в Карском море в проливе Матиссена еще не вскрылся и путь к проливу Вилькицкого был закрыт. Во время вынужденной стоянки я основательно полазил по складам порта и полярной станции и выудил кое-что полезное для мыса Челюскин. Заодно прихватил с Диксона и лучшую упряжку ездовых собак. Я убедил полярников Диксона, что они живут на перекрестке морских и речных путей и любая потеря для них восполнима, а мыс Челюскин — на самом краю света и там будет невозможно раздобыть что-либо до следующей навигации.

В середине августа мы прибыли наконец к мысу Челюскин.

Берег материка был скован припаем. Припай держал стоявший на грунте большой айсберг, принесенный ветром и течением от Северной Земли. Я решил не ждать, пока разрушится припай, и провести выгрузку на лед. Группа Мелешко быстро измерила толщину льда. Она оказалась внушительной. Мы наметили трассу, засыпали льдом проталины, через трещины в припае сделали настилы из бревен и досок и приступили к выгрузке.

«Сибиряков» стал правым бортом к припаю, как к стенке порта. Весь состав полярников, строителей и экипажа разбили на три бригады, работали круглосуточно. Надо было выгрузить более 900 тонн груза и перетащить его километра за три. С этой работой мы управились за две недели. Важно было с самого начала внушить молодым полярникам, что с Арктикой шутки плохи и в любой день она может сорвать намеченное дело. Поэтому нужны темпы и темпы. В Мурманске мы погрузили на борт «Ермака» разборный дом; его в первую очередь переправили на землю.

Очень я обрадовался, когда к мысу Челюскин подошел лидер ледокольного флота, наша гордость ледокол «Ермак». Он вел за собой грузовой пароход «Байкал» и речной буксир «Партизан Щетинкин». Я отправился к капитанам этих судов и попросил помочь нам во время их стоянки. Полярники — народ отзывчивый, несколько дней у нас работали члены обеих команд.

22 августа на востоке показался сначала дым, а затем и силуэт корабля.

— «Литке» подходит,— крикнул мне с борта «Сибирякова» Хлебников.

Это действительно был знаменитый ледокол «Федор Литке», и вел его через льды Николай Михайлович Николаев.

«Литке» отличался от ледоколов типа «Ермак» или «Красин». Если те ледоколы наползали на лед, давили и крушили его тяжестью корпуса, то «Литке» ударами своего острого форштевня проделывал во льду трещину и затем вклинивался в нее, расширял до нужных пределов.

В тот год «Литке» совершал переход Северным морским путем за одну навигацию, то есть повторял путь «Сибирякова», но только с востока на запад. На борту «Литке» находилась группа ученых, и возглавлял ее неутомимый Владимир Юльевич Визе. Как же я был рад увидеть его!

Запомнился мне один эпизод тех дней.

Ко мне подошли двое молодых людей:

— Вы Папанин? Разрешите нам осмотреть полярную станцию? Мы гидробиологи с «Литке» Петр Ширшов и Вениамин Богоров...

— Ну, раз вы ученые, то очень даже желательно, чтобы вы осмотрели нашу станцию и высказали свое мнение...

Они двинулись по припаю к станции. Я посмотрел им вслед и неожиданно даже для самого себя воскликнул:

— Стойте, братки, обождите минутку!

Ширшов и Богоров остановились.

Я продолжал:

— Что же вы порожняком пойдете, когда все мы до седьмого пота уже доработались? Возьмите бревнышко и отнесите попутно на станцию.

Гидробиологи взвалили на плечи здоровенное бревно и, сгибаясь под его тяжестью, побрели к станции, проваливаясь в рыхлом снегу.

Недаром говорят, что мир тесен. Жизнь сталкивала меня с этими людьми множество раз, а с Ширшовым мы жили на Северном полюсе. Полтора десятилетия спустя академик П. П. Ширшов, член-корреспондент Академии наук СССР В. Г. Богоров и я веселились, вспоминая об этой самой первой нашей встрече.

А тогда мне было не до смеха. Я не находил себе покоя: ведь припай могло взломать в любой день, и мы понесли бы ощутимые потери.

Но вот основные строительные грузы были на берегу, сезонная бригада строителей взялась за сооружение жилых домов и складов, научных павильонов и ветряного двигателя. Если бы я был поэтом, то написал бы оду в честь «ветряка», так незаменим он в Арктике. Затраты небольшие, польза же огромная. Он сберег нам половину горючего в ту зиму.

Подошел октябрь, бригаде строителей пора обратно в Архангельск. Все уже было готово, не успели только сложить печи.

Тогда я решил оставить на зимовку печника, а всех остальных рабочих отпустил — корабль не мог больше ждать.

Признаться, я не люблю слова «зимовка», есть в нем что-то спокойное. Зимует медведь в берлоге. У полярников зима заполнена напряженным трудом. Наши научные работники — гидрологи, метеорологи, геофизики — вели круглосуточные наблюдения и передавали ежедневные сводки по радио в Арктический институт. Некогда было отдыхать и остальным. В кромешную тьму полярной ночи мы готовились к весенним экспедициям, проверяли нарты и походное снаряжение, объезжали собак, в тихую погоду совершали ближние походы, закладывали промежуточные базы.

В феврале проглянул первый луч солнца. За дело взялись пилоты — ведь у нас было три самолета. Летчики совершили первые вылеты и провели ледовую разведку над проливом Вилькицкого и подходами к нему с востока и запада.

Начались регулярные походы на далекие острова. Первой ушла на двух нартах группа в составе Федорова, Мелешко, Либина, Сторожко и каюра Дмитриева к острову Малый Таймыр, лежащему к северо-востоку от мыса Челюскин через пролив Вилькицкого. Хорошая погода сопутствовала группе. Исследователи провели ценные наблюдения, но заставили меня изрядно поволноваться, так как увлеклись работой и вернулись на мыс Челюскин только через две недели после выхода. И вовремя: через несколько часов началась свирепая пурга с морозом в 35 градусов.

Пурга бушевала несколько дней, а когда она утихла, к нам пожаловал неожиданный, но желанный гость — Сергей Прокопьевич Журавлев, представитель славной семьи поморов-охотников Журавлевых, уроженцев Шенкурского уезда Архангельской губернии, из поколения в поколение промышлявших зверя на Новой Земле.

Я уважал этого незаурядного человека. Да и вся Арктика его знала и любила. Сергей Прокопьевич 1930—1932 годы провел в труднейшей экспедиции на Северной Земле и прославил свое имя вместе с Г. А. Ушаковым, Н. Н. Урванцевым и В. В. Ходовым. Они изучали острова неведомого до того времени архипелага и нанесли на карту многие из них. Были первопроходцами в самом прямом смысле этого слова. Начальник экспедиции Г. А. Ушаков в своей книге «По нехоженой земле» так говорит о Журавлеве: «Это не новичок, а настоящий полярный волк — опытный промысловый охотник, продубленный полярными ветрами и отлично знающий повадки зверя, охоту на него, а также условия Заполярья и езду на собаках. Такого можно спокойно брать с собой в любой поход в темную полярную ночь и в самую бешеную метель...»

Вот этот легендарный полярный охотник и был нашим гостем.

— Мы все очень рады тебя видеть, дорогой Сергей Прокопьевич! Какое дело привело тебя к нам?

— Просто решил проведать соседей...

Журавлев зимовал на ближайшей к нам полярной станции в бухте Марии Прончищевой. От мыса Челюскин это 500 километров. Но что значит такое расстояние для бывалого полярника: взял собачью упряжку, положил на нарты спальный мешок, карабин, нерпичью тушу для собак, сумку с морожеными пельменями для себя — и в путь. Побыл у нас денек и сказал:

— Собирайся, Дмитрич, на охоту.

Уговаривать меня не пришлось. На следующий день мы отправились на охоту, проблуждали по проливу и ближайшим островам два дня, ни одного медведя не встретили и вернулись ни с чем. А перед этим мы охотились с Журавлевым в августе тридцать третьего года в приенисейской тундре, когда наш «Сибиряков» и пароход «Тикси», на котором плыл Журавлев, стояли в бухте Диксона в ожидании улучшения ледовых условий в Карском море. Тогда наша охота была удачнее — мы убили пять диких оленей.

Журавлев погостил у нас еще два дня, а затем запряг своих собачек и двинулся обратно по восточным склонам Таймырского полуострова, взяв курс к бухте Марии Прончищевой. Отважная русская женщина заплатила жизнью за великие географические открытия, сделанные ею и ее мужем в Арктике. Он тоже умер от лишений и болезней. Участнику экспедиции лейтенанта Прончищева подштурману Семену Челюскину принадлежит честь открытия 20 мая 1742 года самой северной оконечности Евразии — мыса, носящего его имя.

Вскоре в дальний поход на собачьих упряжках отправились Федоров, Либин и Сторожко. Им предстояло дойти до устья реки Таймыр, подняться вверх по реке и дойти до озера Таймыр. Так мне хотелось пойти вместе с ними! Но я не имел права отлучаться надолго. Поэтому решил пойти вместе с Васей Мелешко, который собирался провести гидрологические работы в Карском море перед входом в пролив Вилькицкого. Я заявил Васе, что вместо рабочего с ним пойду я. Мелешко неожиданно заупрямился:

— Мне нужен рабочий, который будет долбить лунки во льду! А лед там толщиной метра два...

Я обозлился:

— А у меня что, рук нет? И бревна, и бочки, и мешки таскал, как все. Разве я не смогу долбить лунки?

— Конечно, сможешь. Но ты начальник, и я не могу тебя заставлять!

— Не беспокойся,— ответил я,— буду долбить без напоминаний...

Поход наш был с приключениями.

К островам Гейберга мы подошли на четвертые сутки. На морской карте значились два острова, но когда мы поднялись на один из них, то увидели, что их здесь пять. Мы так увлеклись обследованием островов, что не заметили, как наполз туман гуще сметаны и окутал острова и торосы. Стали искать свою палатку, шли, часто спотыкались и падали, ушибались. А палатки все не было. Тогда я снял с плеч винтовку и выстрелил в воздух. На выстрел сразу отозвались собаки, и мы пошли на их лай.

Постепенно туман рассеялся. Обозревая в бинокль окрестности, я вдруг увидел километрах в полутора от нас трех медведей. Схватил винтовку, стал на лыжи и побежал. Но был наказан за свою поспешность.

Потом Вася Мелешко так рассказывал об этом эпизоде:

— Смотрю, Дмитрич совсем близко подошел к медведям, но почему-то не стреляет. Медведи ходят и ходят вокруг него, совсем рядом, а Папанин все не стреляет. Тогда я что есть духу бросился к нему, хотя ружье у нас было одно на двоих. Подбежал ближе, зову его. Вижу, Дмитрич одной рукой прикрыл глаза, а другой держит винтовку и машет ею мне. Пока я бежал, медведи отошли от Папанина и скрылись за торосами. А Дмитрич кричит мне: «Бери скорей винтовку, беги за медведями. Я не могу — ослеп...» — «К черту твоих медведей, они ушли в торосы»,— ответил я. Тут же я сорвал со своей шапки черный лоскут и завязал ему глаза...

Я всех учил быть предусмотрительными, а сам попался: в спешке не взял защитные очки и был наказан. Ультрафиолетовые лучи здесь отражаются на 98 процентов от снежной поверхности, обжигают лицо, особенно глаза, и я получил мигом болезнь, именуемую полярной слепотой. Способ ее лечения один — пробыть несколько дней в полной темноте, закапывая в глаза капли.

Васе Мелешко пришлось туго. Я был совсем беспомощным. Погода портилась снова, а до станции еще километров шестьдесят. Потом пошел снег и началась пурга. Вася разбил палатку. К счастью, пурга была недолгой, и мы снова могли двинуться в путь. Похолодало, рыхлый снег подмерз и покрылся тонкой ледяной коркой. Собаки с трудом тащили нарты, на которые меня уложил Мелешко и привязал, чтобы я не свалился на ухабах. Так шли мы почти сутки, то есть шел Вася, а я боками и спиной чувствовал весь рельеф дороги.

Первым, как он потом сказал, увидел нас аэролог Саша, но вместо того, чтобы поспешить на помощь, он стоял и оторопело думал: как же так, уезжало двое, возвращается один... Потом я услышал голоса, меня отвязали от нарт и втащили в нашу комнату.

Целую неделю я пробыл в темной комнате, прежде чем стало возвращаться зрение. Урок я запомнил и всегда, выходя из дому, брал с собой защитные очки. До сих пор удивляюсь, как не задрали тогда меня медведи,— видимо, сыты были, а любопытство их одолевало: недаром они кружили около меня. Они ведь любопытные, медведи.

День начальника станции никогда не проходил без забот и каких-нибудь, пусть и мелких, неожиданностей. То выходил из строя движок на радиостанции, и я помогал его чинить, то ощутимый урон наносила пурга и следовало ликвидировать ее последствия. То прибегал завхоз и сообщал, что две свиньи опоросились и надо при таком-то холоде сохранить 19 поросят. И мы с ним шли и соображали, как и чем срочно утеплить помещение, где содержались животные...

Но это все, хотя и отнимало время и требовало сил, в общем-то решалось просто.

Как бы там ни было, какие бы хлопоты ни одолевали, я старался не поддаться бесконечной веренице забот и при первой возможности уходил в короткие походы с геофизиками и гидрологами. Научился обращаться с приборами, вести наблюдения и записи.

Чаще всего ходил либо с Женей Федоровым, либо с Васей Мелешко.

Километрах в пяти от станции на небольшом мысу в бухте Мод была построена избушка, где мы могли бы отсиживаться в непогоду.

Это было любимое наше место, и мы часто бывали там. Только несколько лет спустя узнал, что сменившие нас полярники мыса Челюскин прозвали эту избушку «папанинской», а когда в 1937 году топографы проводили геодезическую съемку, то этот безымянный выступ назвали мысом Папанина. Вот так неожиданно и появилось мое имя на карте Арктики.

Весна набирала силы. Я чувствовал это не только по солнышку, но и по настроению полярников. Однажды, например, услышал невзначай, как спокойный и немногословный человек, подставив лицо ветру, бормотал вполголоса строки стихов:

От моей юрты до твоей юрты —
Горностая следы на снегу,
Побывать у меня обещала ты,
Я дождаться тебя не могу...

Потом я узнал, что автор этих стихов — Драверт, ученый и геолог, объездивший весь Север.

Подумалось, что парень затосковал о доме. А какое лекарство от тоски в Арктике? Одно. Работа. Назавтра послал его в поездку с Федоровым. Подействовало!

Лето мы чувствовали и по свежим трещинам в морском льду. 1 августа лед в проливе пришел в движение, и взломанные ледяные поля стремительно понесло на запад. 4 августа с высоты мыса Челюскин мы видели к западу и к востоку только чистую воду. В тот же день радист передал мне радиограмму: ««Сибиряков» вышел с Диксона и полным ходом идет к мысу Челюскина, на его борту — наша смена.

Я был доволен результатами годичной работы на мысе Челюскин: мы выполнили задание — создали современную научную обсерваторию и радиоцентр, научные работники собрали ценные материалы.

Подводил я итоги, еще и еще раз обходил все хозяйство, чтобы сдать его следующей группе полярников, и с благодарностью думал о коллективе, с которым сжился за этот год. Все ли я правильно делал? Наверное, нет. Но старался. С первых дней я стремился вопросам быта уделять не меньше внимания, чем развертыванию работ. Чистота и уют очень важны в изолированной от внешнего мира жизни. В кают-компании мы застелили пол ковровыми дорожками, на стенах повесили картины. Я строго требовал соблюдения порядка во всех служебных и жилых комнатах. Мне думалось, что это обязательно должно влиять на моральное состояние, настроение сотрудников, не позволит им опуститься, быть небрежными по отношению к себе. В этих моих стараниях очень помогли обе женщины.

Большого труда мне стоило получить разрешение начальства взять на работу Галину Кирилловну и Анну Викторовну. Но оказалось, что это только половина проблемы: необходимо было, чтобы полярники признали их равноценными членами коллектива.

Обе наши женщины добились этого — работали, не считаясь со временем, сумели со всеми установить ровные и доброжелательные отношения. Галя работала метеорологом и заведовала библиотекой, а Аня несла большую нагрузку как геофизик и была у нас культоргом. Это сегодня женщина в Арктике — обычное явление. Тогда же их там практически не было. Женщин на полярных станциях можно было по пальцам пересчитать. Радистка полярной станции Ванкарем Людмила Шрадер, участница челюскинской эпопеи метеоролог Ольга Комова. Пожалуй, все.

Когда «Сибиряков» стал на рейде мыса Челюскин, весь наш коллектив выстроился в шеренгу, и в честь новой смены полярников мы дали торжественный салют.

Выгрузку производили по чистой воде. На кунгасах и баркасах перевозили все необходимое, работали дружно в две смены. Затем пароход отправился дальше на восток, на другие полярные станции. Капитан Хлебников обещал забрать нас на обратном пути через месяц-другой. Мои товарищи были разочарованы: каждый соскучился по дому и уже настроился на обратный путь. Я смотрел, смотрел на их грустные лица, и пришла мне в голову отличная мысль, по крайней мере я так считал в ту минуту. Наши радисты держали связь со всеми судами, следовавшими через пролив Вилькицкого на восток или запад, и я отправился на радиостанцию.

— Скажите, ребята, какие суда к нам на подходе из моря Лаптевых?

— Идут два парохода — «Анадырь» и «Сталинград».

— Быстренько свяжите меня с одним из них...

Через несколько минут я уже разговаривал с Павлом Георгиевичем Миловзоровым, капитаном «Анадыря». Миловзоров сказал, что ведет свое судно в Игарку и завтра будет проходить мыс Челюскин. Он согласился взять наш коллектив до Диксона, а там, решил я, видно будет. И действительно, на следующий день «Анадырь» стал на якорь у мыса Челюскин, и его матросы быстро перебросили нас на корабль со всем нашим имуществом.

Но прежде чем говорить о дальнейшем пути, я не могу не воздать должное этому человеку редкого таланта и большого ума.

Павел Георгиевич был уже не молод, и его заслуженно чтили, как человека, много сделавшего для транспортного освоения морей Восточной Арктики. Он стал капитаном еще до революции, когда плавал на судах общества «Доброфлот». Интервенты захватили его корабль вместе с экипажем и под угрозой расстрела заставили вести судно за границу. Миловзоров отказался служить белоэмигрантам, вернулся во Владивосток и стал одним из энтузиастов восстановления дальневосточного транспортного флота Российской республики. Начинали почти с пустого места, так как все лучшие пароходы были угнаны белыми. В 1923 году Миловзоров сделал первые рейсы из Владивостока на реку Колыму на пароходе «Ставрополь». Он же командовал пароходом «Колыма», на котором успешно совершил в 1927 году первый рейс по маршруту: Владивосток — Тикси — Владивосток.

Это капитан Миловзоров провел в 1926 году через льды Чукотского моря к острову Врангеля старенький «Ставрополь» и доставил в бухту Роджерса первых поселенцев острова. Возглавлял их первый советский «губернатор» острова Врангеля Георгий

Алексеевич Ушаков. На обратном пути «Ставрополь» пробился к одинокому острову Геральд, и капитан Миловзоров поднял над островом советский государственный флаг.

В двадцатые и тридцатые годы не было лучшего знатока секретов навигации в морях Восточной Арктики, чем Миловзоров. Все поражались искусству, с каким Павел Георгиевич проводил свой старенький корабль через коварные ледовые ловушки, оставляя позади новые мощные пароходы...

Так вот, в 1935 году Миловзоров на «Анадыре» совершал сквозной рейс по Северному морскому пути из Владивостока в Игарку, и нам посчастливилось попасть на его борт.

Не могу сказать, чтобы капитан отнесся к нам с очень уж большой симпатией. Ему было тогда, наверное, около шестидесяти, и его густые моржовые усы уже заметно тронула седина. Он сердито хмурил лоб и недовольно ворчал:

— Ну, где я вас, такую ораву, тридцать два человека, размещу? За что мне бог такое наказание послал? Да еще и от начальства нагорит, что столько внеплановых пассажиров взял...

Но ворчал он, по-моему, только для вида. Это был добрый человек и заботливый хозяин.

Вскоре и наша «орава» ему пригодилась.

Капитан пригласил меня к себе и сказал:

— Мы откликнулись на вашу просьбу и взяли всю вашу команду к себе на борт.

— Большое спасибо, Павел Георгиевич,— ответил я.

— Нет, одним «спасибо» вы не отделаетесь. Теперь мы просим вас помочь нам...

— Охотно, но как?

— Мы должны погрузить в Игарке в трюмы нашего судна лес, а один трюм занят углем. Я объявил по судну аврал, чтобы перебросить уголь из трюма в бункерные отсеки. И прошу вашу команду принять участие в аврале — вас ведь тридцать мужиков!

Наш парторг Мелешко собрал коммунистов, рассказал им о просьбе капитана. Затем я обратился ко всему коллективу станции.

Вместе с экипажем судна все мы, «тридцать мужиков», целый день таскали уголь в мешках из трюма в бункера. Мы порядком устали, зато заслужили благодарность всего экипажа. Капитан согласился не высаживать нас на Диксоне, а плыть с нами дальше.

В Игарке мы неожиданно попали на торжества. Впервые в Игарку пришли из Владивостока сразу два парохода — «Сталинград» и «Анадырь». Секретарь Игарского горкома ВКП(б), милая и обаятельная Валентина Петровна Остроумова, организовала

экипажам торжественную встречу. Появление двух советских пароходов само по себе было для жителей Игарки большим событием, так как за лесом сюда чаще всего приходили иностранные суда. А тут вдруг такие гости — дальневосточные моряки да еще группа полярников с мыса Челюскин!

Дружеская встреча затянулась за полночь. Было много речей и еще больше искреннего веселья.

В Игарке на «Анадырь» села женщина.

Очень общительная молодая спутница оказалась американкой.

— Рут Грубер, журналистка,— представилась она нам и сразу же задала множество вопросов.

Завязалась оживленная беседа. Рут немного знала русский язык, где ей не хватало слов — прибегали к жестам, а в трудные минуты выручал Женя Федоров — он владел английским. Эта смелая молодая женщина — ей было двадцать шесть лет — совершила большое путешествие по Сибири и Советской Арктике, побывала на Байкале и золотых приисках Алдана, плавала по Лене от Якутска до Тикси, по Енисею и Енисейскому заливу от Красноярска до Диксона. Свои корреспонденции она публиковала в «Комсомольской правде». А теперь, сказала она, ей ужасно повезло: с нею вместе плывут полярники, проведшие год на самом северном выступе Евразии.

Надо сказать, что я никогда не отличался худобой, а на зимовке еще больше округлился, и, когда Рут спросила, не было ли у нас цинги, я ей ответил: а вы посмотрите на меня. Она так и покатилась со смеху.

Почему этот вопрос интересовал американку, можно было догадаться. Да она и сама сказала, что прочла много книг об арктических экспедициях и ни одна из них не кончалась благополучно.

— Ну, опровергли мы эти мрачные традиции? — спросил я.

— Еще как! — ответила она и добавила: — Обязательно напишу об этом.

Несколько лет спустя, когда я уже работал начальником Главсевморпути, на мое имя пришла из Лос-Анджелеса бандероль. В ней были книга Рут Грубер «Моя поездка в Советскую Арктику», письмо и вырезка из американского журнала с рецензией Рут Грубер на мой дневник «Жизнь на льдине», который был издан в Нью-Йорке на английском языке.

В своей книге Рут доброжелательно и объективно рассказывала о том, что видела в Арктике. Писала о том, какое грандиозное наступление на Крайний Север ведут советские люди, как живут и работают наши полярники. Рут Грубер особо подчеркивала высокий уровень научных исследований в Советской Арктике. Вспоминала и о нашей встрече на пароходе, приводила мои

слова о том, что без женщин Арктику освоить нельзя. В рецензии на мою книгу Грубер подчеркивала, что успехи советских людей в завоевании Северного полюса стали возможными только потому, что освоение Арктики проводилось как государственное мероприятие.

Свое письмо ко мне американская журналистка окончила словами: «С теплым арктическим приветом. Ваш друг Рут Грубер».

Тут я вспомнил еще один вопрос, который она задала мне, когда мы стояли на палубе «Анадыря»:

— Вы зимовали на самых северных советских полярных станциях: Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин, куда же теперь дальше? Дальше уже некуда...

— А дальше есть еще Северный полюс,— пошутил я, не подозревая, что шутка обернется действительностью.

ГОТОВИМСЯ К ЭКСПЕДИЦИИ НА ПОЛЮС

Арктика осваивалась планомерно, год от года росло значение северных районов в народном хозяйстве. Предстояло освоить Северный морской путь, организовать регулярное судоходство по величайшей в мире трассе, было это необходимо для ускоренного развития экономики Крайнего Севера. Но без изучения течений Ледовитого океана, а также закономерностей дрейфа льда нельзя было научно прогнозировать ледовую обстановку, погоду в морях, по которым проходит Северный морской путь. Необходимо было собрать гидрогеологические данные хотя бы за год. Это можно было сделать только с помощью научной станции. Сегодня в семье искусственных спутников Земли есть метеорологические, которые «видят» погоду на огромной ледовой территории, определяют скорость и направление ветра. На льдинах путешествуют автоматические научные лаборатории, которые аккуратно передают сведения о погоде. Старый полярник, я радуюсь тому, что многое сейчас делается проще, удобнее, точнее.

Начало было совсем иным.

В одном из своих выступлений академик О. Ю. Шмидт подчеркнул, что нельзя приписать тому или иному человеку инициативу постановки вопроса о создании дрейфующей станции в районе Северного полюса. Справедливо. Еще Нансен высказал идею о целесообразности высадки ученых на лед в районе Северного полюса и организации там стационарных наблюдений. Профессор В. Ю. Визе писал в 1930 году: «Проект устройства постоянного жилья на дрейфующих льдах Центральной Арктики, казавшийся нелепым в те времена, когда Пири совершал свои удивительные

походы к Полюсу, теперь, после завоевания человеком воздуха и изобретения радио, стал вполне осуществимым».

Я знаю, что и на «Сибирякове» в 1932 году велись жаркие дебаты о необходимости станции. Только теперь речь шла уже о программе и способах выполнения работ. В лагере челюскинцев эти споры велись еще жарче.

В своей книге «Мои позывные RAEM» Эрнст Кренкель написал: «Штурм полюса начал О. Ю. Шмидт. К этому обязывали и положение руководителя, и душа романтика». Я согласен с мыслью и о положении руководителя и о душе романтика. Но об остальном сказал бы иначе: О. Ю. Шмидт был в числе первых энтузиастов Севера, энергично взявшихся за штурм полюса. Арктика к тому времени была засеяна станциями, на которых трудились полярники.

В том, что сеть станций непрерывно росла, неоценима заслуга Сергея Сергеевича Каменева, человека проницательного и дальновидного. Каменев «болел» Севером. Сергей Сергеевич для меня, как полярника, крестный отец. Это он, будучи председателем Арктической комиссии при СНК СССР, отозвал меня с учебы в Плановой академии, направил на Землю Франца-Иосифа начальником полярной станции в бухте Тихой. Восемь лет — с 1928 по 1936 — именно ему принадлежала руководящая роль в организации изучения Арктики. К нему, человеку большой культуры и огромной душевной щедрости, тянулись самые разные люди. Сергей Сергеевич не раз обращал наше внимание на то, что Арктика нужна и для обороны страны, может стать театром военных действий. Жизнь доказала правоту Сергея Сергеевича.

Много сил и много лет жизни отдал Арктике и Владимир Юльевич Визе, который должен был принять участие в экспедиции «Северный полюс», но врачи не позволили ему сделать это.

В пользу создания станции «Северный полюс» высказывались не только ученые, но и летчики. Тогда еще у нас не было машин, способных летать в любую погоду. С мнением «богов погоды» — синоптиков — летчикам приходилось особенно считаться. И для планировавшихся трансперелетов была необходима метеорологическая станция в районе Северного полюса.

13 февраля 1936 года на заседание Политбюро были вызваны Шмидт, Чкалов, Леваневский, Громов, ведущие авиаконструкторы. Политбюро интересовала проблема трансполярных полетов. Обсуждалась также идея создания дрейфующей полярной станции.

Главному управлению Северного морского пути Политбюро поручило организовать в 1937 году экспедицию на Северный полюс, Наркомтяжпром за этот год должен был построить самолеты.

Работа закипела, причем незамедлительно!

Полным ходом шла подготовка к экспедиции и одновременно велись жаркие споры на тему, какими средствами завоевывать полюс. Собачьи упряжки, лыжи и даже мощный ледокол были отвергнуты. Оставался один путь — по воздуху.

Михаил Водопьянов выступил со статьей, в которой заявил: высадка на льдину самолетом возможна. Известный полярный летчик А. Алексеев поддержал его: «Возможность пребывания персонала полярной станции на полюсе не вызывает никаких опасений. Снабженные теплыми палатками, обмундированием, радиостанцией, достаточным запасом топлива, работники этой сегодня еще необычной в нашем понимании полярной станции могли бы собрать ценнейший научный материал».

Георгий Байдуков тоже был — ясное дело! — за самолет: без станции «Северный полюс» будет закрыта дорога в Америку. «Первый самолет должен быть оборудован так, что, в случае если невозможна высадка десанта (низкая облачность, сильный ветер), самолет должен быть готовым к посадке на лед...»

Более осторожно высказался Н. Евгенев, заместитель начальника гидрографического управления Главсевморпути: «Посадка самолетов на дрейфующий лед сопряжена с большим риском...» Сын В. И. Чапаева, летчик Аркадий Чапаев, предложил высадку при помощи «геликоптеров» или автожиров, подвешенных под крылья тяжелых самолетов.

Словом, мнений было множество. В том числе предлагали сбросить людей и грузы на парашютах.

Приведу еще одно — человека, к которому я всю жизнь относился с искренним уважением, хорошо знал, попадал с ним в разные переделки,— известного полярного летчика Михаила Бабушкина. Он писал: «В самых холодных точках Советской Арктики (Якутск, Верхоянск) температура зимой понижается до —60° и ниже, тогда как на море ниже —40° никогда не бывает (К сожалению, бывает и ниже, но об этом наука узнала позже.— *И. П.*). Значит, мы в состоянии совершить полет на Северный полюс на обыкновенной сухопутной машине. Что касается наших советских моторов, они уже показали свою блестящую работу в условиях Арктики...

Надо полагать, что в районе Северного полюса мы всегда сможем найти подходящую ледяную поляну и сделать посадку».

Запрашивались мнения гляциологов, метеорологов, авиационных конструкторов — страсти накалялись.

Когда меня утвердили начальником станции, я сразу же категорически отказался от идеи использования парашютов.

— Так мы не то что грузы, а и друг друга-то можем не найти. А на торосы спустимся? Если кто ногу или руку сломает — что де-

лать? Поблизости института Склифосовского нет. Научные приборы очень хрупкие — как они выдержат удар? А хозяйство Кренкеля? Нет, нет и нет!

Идея с гелпокоптерами была отвергнута как фантастическая. «Отлучили» и дирижабль. После долгих споров, согласований, увязок остановились на приледнении.

Это сейчас кажется, что и спорить было нечего: конечно, приледнение! Но ведь и этот вариант совсем не прост.

По коварству со льдом может сравниться разве только вода. В 1932 году, когда я прочитал сообщение, что чукотские льды как ножом срезали у корабля вал гребного винта, то сначала не поверил: лед, он же из воды, а диаметр вала больше тридцати сантиметров первосортной стали. А потом насмотрелся на израненные льдинами огромные суда. Видел и абсолютно противоположный «фокус»: громадное ледяное поле в короткий срок превращается в снежную кашицу, словно кто-то стукнул по нему молотком невообразимых размеров. Таков характер льда — капризный, своенравный. И сегодня, при всей отличной технике, которой владеют полярники, опасность не стала меньше: лед остается льдом и всегда таит в себе неожиданности. Для «СП-14» в 1965 году было выбрано на редкость добротное поле. Посадочная полоса длиной около километра была, казалось, прочнее прочного. А в феврале 1966 гола в лютую стужу (на льдине —60) ее разломало так, что негде было посадить даже работягу АН-2. Впервые в мировой практике при таком морозе за дело взялись вертолеты, которые и сели на обломки льдины, где ютились полярники.

Итак — приледнение на самолете. Во-первых, добираться самолетом быстрее всего. Во-вторых, мы могли взять больше груза, следовательно, больше сделать. Потому что — и это главное — мы летели работать.

Подчеркиваю это специально: устал я в свое время отвечать на один и тот же вопрос, повторявшийся многократно: «Зачем вы направились на Северный полюс? Какие рекорды хотели установить?»

Были в истории фанатики, стремившиеся во что бы то ни стало попасть на полюс первыми! Как-то я прочел слова Дмитрия Ивановича Менделеева, сказанные еще в 1901 году; они поразили меня своей точностью: «Усилия Пири, Нансена и других исследователей проникнуть к нему (Северному полюсу.— *И. П.*) на собаках и лыжах, по моему мнению, должно считать почтеннейшим из видов спорта, но не могущим доставить никаких серьезных практических результатов». Д. И. Менделеев хотел, чтобы спорт не путали с наукой, ждал практических, нужных человечеству результатов.

Достигший Северного полюса Пири добивался своей цели 23 года. Я преклоняюсь перед его мужеством, настойчивостью, верой в свою звезду. Не могу не привести его слова, настоящий гимн Арктике:

«Велика и необычайно притягательна сила Севера. Не раз я возвращался из великой замерзшей пустыни побежденный, измученный и обессиленный, иногда изувеченный, убежденный, что это моя последняя попытка. Я жаждал людского общества, комфорта, цивилизации и покоя домашнего очага. Но не проходило года, как меня обуревало хорошо знакомое мне ощущение беспокойства. Цивилизованный мир терял свою прелесть. Меня невыразимо тянуло туда, к безграничным ледяным просторам; я жаждал борьбы с застывшей стихией; меня привлекали долгая полярная ночь и нескончаемый полярный день, я тосковал по своим многолетним друзьям — эскимосам; меня манили молчание и необъятность великого, белоснежного, одинокого Севера. И опять я устремлял туда свои шаги, все снова и снова, пока, наконец, мечта моей жизни не претворялась в действительность».

Амундсен же честно признался: «Я... впервые осуществил кругосветное плавание Ледовитым океаном. В наше время рекордов подобное плавание имеет свое значение».

Мы отправлялись на льдину не за рекордами, мы, повторяю, ехали работать. И я горжусь тем, что эту цель — научное исследование полюса — первой осуществила наша Родина, что в год двадцатилетия Октябрьской революции мы прилетели на льдину на самолетах отечественного производства и не взяли с собой ни единой детали или прибора с иностранным клеймом. Это, по-моему, был убедительнейший показатель успехов советской науки. На льдине нам приходилось временами очень тяжко. Но как нам помогало сознание нужности нашей работы! Синоптики ждали от нас данных о температуре воздуха, силе и направлении ветра, состоянии облачности; картографы наносили на карты новые данные о глубинах Ледовитого океана; наши сообщения оживленно комментировали ихтиологи, зоологи, гляциологи, гидрографы, представители других наук. Работа составляла цель и смысл нашего ледового дрейфа. Мы не преследовали ни спортивных целей, ни рекламных. Впрочем, если мы что и рекламировали самим своим существованием на полюсе, то успехи Советской власти, советский образ жизни.

Желающих попасть в экспедицию на Северный полюс было много. Мне трудно судить, почему чаша весов склонилась в нашу сторону. Рассказ о моих товарищах еще впереди, скажу лишь, что Кренкель на слабенькой радиостанции установил мировой рекорд дальности радиосвязи, отыскав в Антарктиде экспедицию адмирала

Берда, что с Ширшовым и Федоровым, несмотря на их молодые годы, как с равными беседовали маститые ученые. Да и я старался работать так, чтобы быть не на последнем счету.

В один из дней вызвал меня к себе Влас Яковлевич Чубарь, которого я хорошо знал еще по гражданской войне, работе на Украине и в Крыму. Занимал он теперь высокий пост члена Политбюро ЦК ВКП(б), был заместителем Председателя Совнаркома СССР и наркомом финансов. Широкоплечий, высокий, подтянутый, он усадил меня в кресло, вышел из-за стола, сел напротив.

— Иван, должен я сообщить тебе...

Мне сразу стало холодно. Я знал, что меня прочат в начальники полярной станции, да что там — только этой мыслью я и жил. И вот...

— Вчера было заседание Политбюро. Решено: начальник «Северного полюса» — ты.

Я ответил:

— Влас Яковлевич, в огне не сгорел и в воде не утону. Выдержим! И задание выполним.

Начались месяцы, которые отложились в памяти беспрерывной вереницей забот.

Список необходимых вещей все увеличивался. Надо сказать сразу: не было человека, как не нашлось и организации, которые не откликнулись бы на нашу просьбу. Все выполнялось молниеносно.

Я в те дни часто вспоминал удивительного сына России Георгия Седова. У царского правительства денег для Седова не нашлось, пришлось исследователю кланяться жертвователям, унижаться, доказывать, что экспедиция его — во славу России.

С Седовым был флаг, сшитый его женой. Это был флаг не царской России, а России Седова.

Если бы Седову хоть сотую долю того внимания и понимания, доброжелательства, с которыми нас собирали в дорогу, я уверен — Седов дошел бы до полюса.

Нам ни в чем не отказывали. К нашим услугам было все необходимое, причем все самое современное, удобное, надежное. Я был особенно придирчив к весу: перегрузишь самолет сверх нормы — он не полетит, и только, а «худеть» ему за счет приборов нельзя: сорвется научная программа. Поэтому решили: пусть «худеют» станки, механизмы.

Без освещения на льдине — никуда. Электричество в первую очередь нужно Кренкелю. Радиосвязь — каждые три часа. Брать с собой батареи — тяжело, да и ненадежны они в мороз. Бензин, мазут — сколько же его потребуется! Как ни прикидывай, нужен ветряк. Ветряки неприхотливы, не страшен им мороз, редко

ломаются. Но были они громоздки, тяжелы. Самый легкий — американский — весил 200 килограммов. Я прикинул: нам и 100 килограммов много, надо за счет конструкции и за счет материалов, даже из этих ста половину убрать. Приходилось хитрить. Пятьдесят — цифра подходящая, но у нее один минус — она круглая, а этого конструкторы почему-то не любят. Поехал я в Харьков и в Ленинград.

— Предельный вес ветряка 53 килограмма.

На меня посмотрели с сожалением — рехнулся, мол.

Все-таки ленинградские умельцы поставили рекорд: создали ветряк весом в 54 килограмма по проекту харьковского конструктора инженера Перли.

Это сейчас на «СП» в кухнях — газовое отопление. А в наше время был примус. По моей просьбе привезли примусы всех систем. Я их испытывал, испытывал без конца, собирал и разбирал, вливал различные сорта горючей смеси. Друзья надо мной посмеивались. Но мне думалось, что каждую мелочь надо перепроверить. На меня даже некоторые сердились, считали, что излишне придирчив. Но я-то знал: на полюсе будет только то, что мы возьмем с собой. За 900 километров не сбегаешь на остров Рудольфа, чтобы заменить какую-нибудь деталь...

Придирчивости меня научил и горький опыт наших предшественников — полярных мореходов, исследователей. Я постарался прочесть побольше книг о полярных странствиях, книг, которые могли быть полезными, делал себе выписки.

Де Лонг, дрейфовавший на «Жаннете» в 1879—1881 годах, писал в дневнике: «...В каком бы состоянии ни оказался корабль, всегда безопаснее оставаться под его защитой, чем разбить лагерь на льду. Я не могу представить более безнадежного предприятия, чем попытка добраться до Сибири по льду, когда зимние холода на каждом шагу угрожают жизни». Стужи де Лонг боялся, боялся и разбить лагерь на льду: не было подходящей экипировки. Значит, следовало еще раз проверить амуницию — шапки, унты, торбаса.

Джон Франклин отметил другое: «В течение всего нашего похода мы ощущали, что любое количество одежды не может согреть, когда мы голодаем. Однако в тех случаях, когда нам было возможно лечь в постель с полным желудком, мы проводили ночь с ощущением тепла и комфорта».

Чаще всего холодно становится голодному человеку. Экспедиция Франклина — 134 человека — погибла в восточных районах Канадской Арктики от голода и холода.

В экспедиции Кэна (1853—1855 годы) почти все перенесли цингу, особенно же тяжело страдал сам Кэн: падал в обморок, тело сводили судороги. Несколько человек погубила цинга у Дж. Пэрса

(экспедиция 1876 года). У Г. Я. Седова этой болезни избежали те, кто отказался от солонины, ел моржовое мясо, а также мясо собак. Нансеновский «Фрам» дрейфовал несколько лет — и ни одного случая цинги. Значит, надо тщательно изучить меню «Фрама».

И вот я пошел к М. Белякову, директору института инженеров общественного питания, с письмом: «Будем вам очень благодарны, если вы заготовите для нас хорошие обеды на полтора года в самой дальней точке Арктики». Мы просили, чтобы пища была высокой калорийности, чтобы в концентратах было достаточно витаминов, предохраняющих от цинги. Продукты должны сохранять в течение всего дрейфа свои питательные и вкусовые качества, несмотря на то, что на льдине высокая влажность и низкие температуры.

Прочитав письмо, сотрудники института ахнули:

— За такой короткий срок? Мыслимое ли дело?

Задали мы, казалось, неразрешимую задачу: и чтобы свежесть сохранялась, и воды поменьше, и покалорийней, и повкуснее. Институт нас порадовал: суп из кубиков наша четверка одобрила, как и сушеное мясо в порошке, кубики мясного концентрата, которые через пять минут превращались в шницель, экстракты, сухари, пропитанные мясным соусом, рисовые пудинги. Все было навитаминизировано до предела. Но мы ахнули, когда узнали, что продовольствие весило 1300 килограммов. Эти килограммы вместили в себя много тонн мяса, 3 тонны овощей и тонны фруктов. Но специалисты с карандашом в руках быстро доказали нам, что это немного. Ведь готовилось все на полтора года на четверых здоровых мужчин!

...Как-то во время войны я зашел к С. М. Буденному. На одном из столов в его кабинете лежали коробки.

— Узнаешь? — спросил Семен Михайлович.

— Как не узнать, без малого год этими порошками питался.

— Решили, что они партизанам тоже пригодятся. Дали заказ промышленности.

Вскоре возникла очередная проблема: как, в чем все это хранить? Все продукты упаковывались и запаивались в специальные жестяные бидоны из расчета один бидон на десять дней для четырех человек. Вес каждого бидона — 44 килограмма. Было взято в экспедицию 135 бидонов, из них 65 мы оставили резервными на острове Рудольфа. Тайком я проделал эксперимент: погрузил один бидон в теплую воду примерно на неделю — решил проверить герметичность упаковки. Вскрыл — сухо, значит, можно не беспокоиться. Лук, чеснок, сушеные грибы везли в мешках. Нам потом в хозяйстве бидоны пригодились. Были они покрашены лаком — от ржавчины, имели еще одно достоинство: даже с грузом не тонули.

На нас работали и другие институты, заводы, лаборатории. Без всякого преувеличения можно сказать: экспедицию любовно, заботливо собирала в путь вся Советская держава.

Мы понимали, сколь важно дело, на которое нас посылали. Еще Д. И. Менделеев и С. О. Макаров разработали проект полярной экспедиции. Великий химик в начале девятисотых годов писал министру финансов:

«Желать истинной, то есть с помощью кораблей, победы над полярными льдами Россия должна еще в большей мере, чем какое-либо другое государство, потому что ни одно государство не владеет столь большим протяжением берегов в Ледовитом океане. Здесь в него вливаются громадные реки, омывающие большую часть империи, мало могущую развиваться не столько по условиям климата, сколько по причине отсутствия торговых выходов через Ледовитый океан. Победа над его льдами составляет один из экономических вопросов будущности северо-востока Европейской России и почти всей Сибири». Это письмо вернули Д. И. Менделееву, отказав не только в средствах, но и в рассмотрении проекта...

Мы тщательно изучали все проекты наших предшественников. Особое внимание уделили отправным точкам. Ими обычно были две, наиболее близкие к полюсу: берега Гренландии и Земля Франца-Иосифа. Хоть и было решено, что мы полетим на самолетах, хотелось иметь поближе к полюсу базу с достаточными запасами горючего, продовольствия, чтобы там был аэродром, радиостанция, люди. Землю Франца-Иосифа я хорошо знал. Привлекало то, что она уже была обжита участниками ряда экспедиций. В конце XIX века здесь работал англичанин Джексон, зимовал Фритьоф Нансен, нашедший на ней приют после своей отчаянной попытки добраться до полюса пешком. В бухте Теплиц на острове Рудольфа была в свое время база итальянцев во главе с герцогом Абруццким. С острова Рудольфа к полюсу отправились весной 1900 года итальянцы, ведомые капитаном Каньи. 90 дней балансировали они здесь между жизнью и смертью. Три человека погибли, остальные чудом выжили.

Через год на Земле Франца-Иосифа побывали американцы во главе с Болдуином. Здесь, на острове Рудольфа, как я уже писал, похоронен Георгий Яковлевич Седов.

Суеверные люди отговаривали нас от Земли Франца-Иосифа, тем более острова Рудольфа: все, что начиналось здесь, терпело неудачу. Я только посмеивался: не верил ни одной примете. Нам была нужна исходная база — вот и весь сказ! Чем привлек нас остров Рудольфа? Во-первых, до полюса только девятьсот километров (для авиации того времени — несколько часов лету), во-

вторых, на острове самой природой подготовлены аэродромы. Значит, отсюда можно было лететь на полюс, взять максимум снаряжения и продовольствия.

Подготовка к созданию на острове Рудольфа исходной базы шла двумя путями. О. Ю. Шмидт готовил воздушную экспедицию. Заранее было решено, что за штурвал флагманского самолета сядет Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов. Воздушную гвардию составляли начальник полярной авиации М. И. Шевелев, полярные асы В. С. Молоков, А. Д. Алексеев, И. П. Мазурук, П. Г. Головин.

Руководство морской подготовкой к экспедиции, а потом строительство базы на острове Рудольфа было поручено мне. На этом настоял я сам, хотя возглавляло дело Главное управление Севморпути. Мной руководила не жажда власти. Просто по немалому жизненному опыту знал: ничего нельзя перекладывать на чьи-то плечи. Поначалу в массивном здании на улице Разина, где помещалось управление Главсевморпути, я чувствовал себя не особенно уютно. Там шла своя сложная жизнь, мое дело было одним из многих, и на меня порою смотрели с досадой: ходит тут, докучает. Немало времени провел в приемных больших и малых начальников. В конце концов терпение мое лопнуло: я не проситель, а начальник «СП». Пусть мне дадут соответствующие полномочия. В итоге мое предложение было принято, станция «СП-1» получила отдельный счет в Госбанке, а вместе с ним я — полную свободу действий. Сразу же оговорюсь: я не мог позволить себе транжирить государственные средства, старался экономить, где только мог. Бывало, торговался, чтобы сделали что-то таким же по качеству, но дешевле, за что получил немало упреков в скупердяйстве и прижимистости.

Было решено, что два судна — ледокольный пароход «Русанов» и пароход «Герцен» — доставят на остров все необходимое для базы. Маломощного «Русанова» дали нам потому, что большие ледоколы были заняты проводкой судов в Карском море: навигация в тот год выдалась тяжелая. Что ни день — а они у меня были расписаны по минутам,— то новые волнения и переживания. Я думал, дойдем быстро.

Но — увы! — льды нас встретили на полпути, у острова Елизаветы. Мы пошли кружным путем, минуя бухту Тихую. В районе острова Рудольфа оказались непомерно тяжелые льды. Одна попытка, вторая... Решающей оказалась третья. «Русанов» подошел, а «Герцен» лед не одолел, добрался только до бухты Тихой.

Мы сняли с «Русанова» грузы, и он пошел в бухту Тихую. Двойная работа: грузы с «Герцена» — на «Русанова». С «Русанова» — на берег — два с половиной километра! Потом «Русанов»

отправился снова к «Герцену» — все повторилось. А сроки поджимали, надо было спешно строить: коротко полярное лето! И о московских делах не забывать, а их там — невпроворот.

Строили мы жилые дома, радиостанцию, мастерские, склады, машинное отделение, баню, скотный двор. Устраивались фундаментально: людям предстояло здесь жить и работать в полярную зиму.

Убедившись, что дела идут полным ходом, я отправился на материк. Руководителем базы на острове Рудольфа остался Яков Либин. К нашему прилету — с Либиным на базе оставалось работать 24 человека — были полностью отремонтированы тракторы и вездеходы, заготовлено оборудование для аэродрома, пущена электростанция. Станция «Северный полюс» связь с Большой землей поддерживала через остров Рудольфа: их радиостанция была мощностью в 300 ватт — цифра по тем временам внушительная.

Вероятно, мои хлопоты были бы менее успешными и подготовка шла бы медленнее, если бы не постоянная поддержка и помощь Анастаса Ивановича Микояна. Он был председателем правительственной комиссии по наблюдению за подготовкой и снаряжением экспедиции. Анастас Иванович был перегружен своей работой, и все-таки не было случая, чтобы он хоть раз не принял меня. Все вопросы решались быстро, оперативно. По указанию Анастаса Ивановича наши заказы на предприятиях страны выполнялись вне всякой очереди.

Очень помог мне тогда Николай Кириллович Антипов, который возглавлял Комиссию советского контроля, одновременно являясь заместителем Председателя Совнаркома СССР. Это был способный, честный и очень скромный и терпеливый человек. Выходил из себя Николай Кириллович только тогда, когда какое-нибудь срочное дело откладывалось на неопределенный срок.

Не могу не сказать доброго слова о старых друзьях-полярниках, от которых всегда получал поддержку и помощь в те напряженные дни. Это и начальник Полярного управления Главсевморпути Иван Александрович Копусов и его заместитель Борис Михайлович Михайлов. Оба они пришли в Арктику по путевке партийных органов. Мне удалось удивительно быстро найти с ними общий язык. Это и мой «профессор» по радиосвязи Константин Андреевич Расщепкин, под чьим присмотром я осваивал радиосвязь, чтобы, как ныне принято говорить, быть дублером Кренкеля. Ныне доктор географических наук, а тогда молодой ученый Сергей Дмитриевич Лаппо учил меня основам астрономии, чтобы я мог быть помощником Федорова.

Пришло время, когда начало поступать снаряжение. Даже видавшие виды полярники поражались:

— Дмитрич, куда тебе столько?

Десять тонн грузов на четверых. Много ли? Одно радиохозяйство — 500 килограммов. У нынешних полярников, работающих на «СП»,— те же 10 тонн, но на одного человека. Мы старались предусмотреть любую мелочь. Те же ламповые стекла. Как мы их потом проклинали! Только поставишь — смотришь, оно треснуло. Или примусные головки. Горючее в резиновых баулах, медикаменты, тетради для записей и дневников, лопаты, кирки, топоры, ломы, ружья, паяльные лампы, фанера, мыло, зажигалки, сани, шахматы, книги. Разве можно хоть что-то выбросить? А белье, унты из собачьего меха, валенки с калошами, варежки, меховые комбинезоны? А высокие кожаные сапоги типа охотничьих? Как они потом пригодились!

Я, как Плюшкин, все нес в дом. А итог моей «скаредности»? Когда на льдину у берегов Гренландии сел самолет и из него выпрыгнул летчик Власов, его первыми словами были:

— Как же вы оборвались!

Кстати, фасоны одежды мы придумывали сами. Нас устраивало одно: одежда должна быть удобной и теплой. Кренкель в ту пору работал на острове Домашнем, и для него одежду мы заказали «заочно», взяв в качестве образца костюм Эрнста у его жены Натальи Петровны.

Белье мы собирались менять раз в месяц: на льдине прачечной не было. Взяли спальные мешки из волчьего меха. Были у нас и одеяла с гагачьим пухом, рюкзаки, нарты, изготовленные по особым чертежам, два клипер-бота, две байдарки, одеколон. Если и было что, оказавшееся почти ненужным, так бритвенные лезвия.

Пока мы готовили нашу станцию и базу на острове Рудольфа, специалисты переоборудовали четыре самолета.

Лететь нам предстояло на одном из лучших самолетов конструкции Андрея Николаевича Туполева — АНТ-6. Выбрали его. Он зарекомендовал себя в экспедиции надежно, мог поднять около трех тонн груза.

...В день, когда мне исполнилось 80 лет, получил я от туполевского конструкторского бюро поздравление, а в нем такие справедливые слова, касающиеся самолетов, созданных под руководством Андрея Николаевича:

«Мы рады, что с первых дней создания арктической авиации и в дальнейшем самолеты конструкции А. Н. Туполева АНТ-4, АНТ-6, АНТ-7, АНТ-42 и ТУ-4 нашли достойное место в этом деле *. Самолеты «АНТ-6-Авиаарктика» для высадки станции «СП-1» на Северный полюс превзошли все свои возможности».

---

* Речь идет об освоении Арктики.— *И. П.*

Так оно и было, машины АНТ-6 действительно сделали невозможное. Но сначала пужно был приспособить их к условиям полярной авиации.

До сих пор помню рассказ главного инженера завода, где самолеты получали «полярный паспорт».

— В первую очередь бросились к метеорологам — узнавать, какие температуры в Арктике. Приуныли: минус сорок и ниже. Предложили конструкторам: прикиньте все возможные варианты — как завести моторы на льдине при низких температурах, как добиться их бесперебойной работы. В обычных условиях моторы запустить легко: для этого на аэродромах есть специальное оборудование. Но на полюс его не потащишь! Конструкторы усовершенствовали машину: теперь, если снаружи запускали один мотор, из кабины можно было запустить и остальные три. Моторы мы утеплили, сделали электрический подогрев масла. Приехали к нам летчики: и то им не так, и это. Попросили утеплить машину. Мы не спорили: раз требуют, значит, надо. Переделали переднюю часть кабины, чтобы приборы работали надежнее. У нас ведь как было: сдал мотор — и нет питания для рации. Вот и установили мы на всякий случай дополнительные моторчики. Андрей Николаевич Туполев приехал — не узнал самолет. Да и летчики вроде довольны остались...

И вот настал день 13 февраля 1937 года. Мы знали, что О. Ю. Шмидта с отчетом вызвали в Кремль. Члены Политбюро заслушали его доклад, вникали буквально во все.

Очень обрадовал нас К. Е. Ворошилов: дал согласие на то, чтобы флаг-штурманом был Иван Тимофеевич Спирин — один из лучших военных аэронавигаторов. Флаг-штурман вместе с Женей Федоровым должен был определить, где же он, полюс.

Предложили нам еще раз все проверить и в середине марта — в путь.

А мы стали готовиться к генеральной репетиции. 19 февраля по улицам Москвы проехал ничем не примечательный грузовичок с какими-то тюками, алюминиевыми рейками. Километрах в пятнадцати от столицы машина остановилась в чистом поле, где ее ждали мы и О. Ю. Шмидт. День был морозный, ветер бросал в лицо колючий снег.

Мы приехали испытать наше жилье, пожить так, как нам предстояло на льдине. Для начала на снегу разостлали брезент, на него — второй, собрали легкий алюминиевый каркас, «одели» его парусиной, затем чехлом с двумя слоями гагачьего пуха. Сверху

опять слой брезента и шелковый черный (чтоб лучше нагревался солнцем) чехол с надписью на крыше «СССР — дрейфующая станция Главного управления Северного морского пути». Габариты нашего домика: ширина — 2,5 метра, длина — 3,7, высота — 2 метра. Итого жилая площадь 9,25 квадратных метра. Внутри — две двухъярусные кровати, откидной столик. К палатке пристроили тамбур, чтобы ветер не выдувал тепло, когда открывали дверь. Пол сделали надувной, толщина воздушной подушки — 15 сантиметров. Такой подарок получили мы от московского завода «Каучук». Весил наш дом 160 килограммов, так что вчетвером мы могли его поднять и перенести. Правда, не вместе с поклажей, которая тоже кое-что весила. Самое тяжелое — радиостанция: аппаратура, аккумуляторы. Здесь же кухня. Были мы в полярном облачении.

Само собой разумеется, палатка не отапливалась. Единственный источник тепла — десятилинейная керосиновая лампа. Это сразу заставило подумать, в чем же спать. Пробовали совсем не раздеваться, спать в верхней одежде — надоедает, на меховушку начинаешь смотреть как на шкуру, от которой нельзя избавиться. О. Ю. Шмидт предложил:

— Перед сном раздевайтесь до белья и только после этого — в спальный мешок.

Совет был, конечно, правильный, но приняли мы его без особого энтузиазма. Правда, так лучше спится, но утром... Едва подумаешь, что надо вылезать из мешка и надевать верхнюю одежду, которая за ночь приобретает минусовую температуру... Постепенно освоились, а привыкнуть не привыкли.

Так мы провели несколько дней. Была договоренность: к нам никто не заходит, связь с внешним миром по радио. Воды, конечно, не было, я натопил ее из снега.

В последний день я сказал:

— Братки, пока не поздно, делайте замечания, кого что не устраивает, кому чего не хватает.

Обсудили мы все, решили — жить и работать можно.

Между тем на аэродроме (старт был назначен на 22 марта) кипела работа. Механики, конструкторы в который раз осматривали буквально каждый винтик, каждый болт. Заместителем начальника первой советской высокоширотной воздушной экспедиции (кодовое название «Север-1») был начальник Управления полярной авиации Главсевморпути, старожил и энтузиаст Арктики Марк Иванович Шевелев. Флаг-штурман — И. Т. Спирин, командир воздушного отряда и пилот головного самолета — М. В. Водопьянов, экипажи остальных машин возглавили В. С. Молоков, А. Д. Алексеев, И. П. Мазурук, командиром разведывательного

самолета был П. Г. Головин. Вторыми пилотами были не менее известные летчики: М. С. Бабушкин, М. И. Козлов, Ю. К. Орлов, Я. Д. Мошковский. Отменно знали Арктику штурманы Н. И. Жуков, В. И. Аккуратов (позднее он стал флаг-штурманом полярной авиации), А. А. Ритслянд, радист С. И. Иванов, бортмеханики К. Н. Сугробов, Н. Л. Кекушев, В. Я. Ивашин и другие. С нами летели и представители прессы: кинооператор М. Я. Трояновский, спецкоры «Правды» — Л. К. Бронтман и «Известий» — Э. С. Виленский. И, конечно, главный наш «мучитель» — синоптик экспедиции Борис Львович Дзердзеевский.

Мы ждали ясных, морозных дней. А их, как на грех, не было. И вдруг сообщение: с юга идет мощная тепловая волна. 21 марта очередное совещание в Главсевморпути. Назначили вылет на семь утра 22 марта. Думалось: неужели? Наконец-то! Ночью я позвонил Федорову, Кренкелю, Ширшову: они так же, как и я, не могли уснуть.

Наконец звонок из гаража: будьте готовы, через пять минут машина у вашего подъезда. Все волнения как рукой сняло: началась работа.

Хорошо, что все обстояло буднично, без речей: это сразу настроило на деловой лад.

И вот самолет взял курс на Архангельск.

До Архангельска мы в этот день не добрались. Оказалось, там сильно тает, и мы нашли приют в Холмогорах, в которых и не рассчитывали побывать.

Нас поселили в школе. Холмогоры, давшие миру Ломоносова, — спокойное, просторное село. В работе М. В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по Северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» есть главка «О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию, признаваемые по натуральным обстоятельствам» (чем не предсказание возможности Северного морского пути?!), а в ней поистине гениальное предвидение: «Итак, по всему видно, и на самой высочайшей степени вероятности поставлено, что, считая отовсюду, за полюсом есть великое море, которым вода Северного океана обращается по силе общего закона около полюса от востока к западу...» Говоря о возможности путешествия через Северный полюс, Ломоносов подчеркивал, что это будет способствовать «утверждению и умножению Российского имущества на востоке», вследствие чего «усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, через изобретение Восточно-северного мореплавания в Индию и Америку». Подумать только: почти двести лет назад была заложена программа наших работ, ясно поставлена цель! Кстати сказать, именно М. В. Ломоносов определил

природу полярных сияний как электрическую, первым измерил их высоту. Поистине не было предела гениальности этого человека.

...На нас смотрели с любопытством. Конечно же все узнали Шмидта, Водопьянова, Молокова. Примчался на газике секретарь райкома партии: шутка ли, сам Шмидт в районе появился!

В Холмогорах прожили мы пять дней. Северяне — милые, гостеприимные люди, но нет ничего хуже, чем ожидание. Журналистам легче, они даже были довольны: можно не спеша поработать. Вот тогда я и подружился с правдистом Лазарем Бронтманом, обаятельным и обязательным человеком.

Минул день, за ним второй, третий... Мы старались не дергать метеоролога Бориса Львовича Дзердзеевского, молились всем богам, с тоской смотрели на солнышко и попали 31 марта в Нарьян-Мар. Земля Франца-Иосифа не хотела нас принимать. Самолеты тогда в Нарьян-Маре были редкостью, сбежалось все население: трогали обшивку, крылья. И опять — ожидание. Земля Франца-Иосифа попала в полосу штормов и метелей. Борис Львович собирал у себя на столе все данные и произносил:

— Лететь не рекомендую.

Он ничего не запрещал, вся полнота власти была у Шмидта. Совещательный голос Дзердзеевского становился решающим.

Это было хуже пытки: смотреть на карты с извилистыми линиями наступавших штормовых фронтов, изучать последние сводки и слушать бесстрастное:

— Лететь не рекомендую.

У нас запас горючего на 13 часов. Лететь в плохую погоду — риск неоправданный.

14 апреля разразился страшный ураган, заставил одеть всех унты, малицы, меховые шапки. Словно играючи, ветер ломал все, что попадалось на пути. Нас беспокоило одно: надежны ли крепления самолетов.

Ветер исчез так же внезапно, как и появился. Местные жители предупредили нас:

— Это он за новой силой пошел.

И действительно, минут через пятнадцать ветер задул снова. Видимость — два-три метра, глаза забивала снежная пыль, от которой, кажется, никакого спасения. От станции до самолетов — метров сто пятьдесят. Хорошо, что протянули канат, а то один шаг в сторону — и будешь блуждать в десяти метрах от жилья.

Мороз-то всего-ничего — 15 градусов, а при этаком ветре пробирал насквозь. День и ночь нас тревожила одна мысль — как бы не разбило самолеты. Привязали к ним бочки с бензином.

У машины Алексеева был сломан руль поворотов, исковеркан стабилизатор. Руль сняли, на нартах привезли в мастерскую.

18 апреля нас хоть немного порадовала Москва: ожидается улучшение погоды по всей Арктике.

Вырвались на остров Рудольфа только 22 апреля,— там и отметили день рождения Владимира Ильича Ленина.

Нас встретил улыбающийся Яша Либин: у него все готово, хоть сейчас на полюс.

— Прямо сейчас? Так спешишь от нас избавиться?

— Иван Дмитриевич, да живите хоть все время.

— Яша, еще накаркаешь!

И накаркал.

Опять целый месяц мы слышали:

— Лететь не рекомендую.

Милейший Борис Львович понимал, что симпатий своим постоянством он ни у кого не вызывает, но знаменитую фразу он произносил неизменно.

До полюса — 900 километров. Наученный горьким опытом, я уже боялся говорить — «всего» или «еще». Ожидая летной погоды, мы обсуждали, как приледняться, сколько должно быть рейсов. Решили: лучше свести число рейсов каждого самолета к минимуму, то есть — к одному. Самолеты же грузить так: перераспределить имущество, пусть в каждом всего поровну и чтобы самолеты могли улететь независимо друг от друга. Предполагалось так: четыре машины садятся, одна за другой; три, разгрузившись, сразу же уходят, флагманская остается, экипаж помогает нам устроить быт, удостоверяется, что станция нормально функционирует, радиосвязь надежная, и тоже покидает лагерь. Это в идеале.

И тут сразу — заноза в сердце. Шевелев докладывает, сколько груза. Приводя цифры, доказывает: машины, даже заведомо перегруженные, не смогут всего захватить. Я смотрю на присутствующих. Марк Трояновский сразу все понял, смотрит умоляюще: он — первый кандидат на отчисление. Его вес, кассеты, кинокамера — да он один четыре бидона с продуктами вытеснит! Затем я смотрю на щуплого Бронтмана, поджарого Виленского.

Как быть с аппаратурой? Решили, что ее лучше всего завернуть в мешки и теплые вещи. Пуще всего мы пеклись о хозяйстве Кренкеля: нам вовсе не улыбалась перспектива остаться без связи. Я только после войны узнал, что поразило Марка Трояновского, бывшего на этом совещании. Он записал в дневнике: «Разговор этот о посадке проходит в деловой форме, с учетом всевозможных аварий. И ни разу не проскользнуло ни у кого ни одного слова о себе, о грозящей всем опасности».

В один из тех дней я набросился на Ширшова, когда увидел его на лыжах:

— Ты с ума сошел?!

— Форму надо поддерживать, Дмитрич. Физкультура — залог здоровья.

— А если вдруг ногу сломаешь? Дело хочешь загробить? Без моего разрешения — ни шагу!

Может, и обиделся он про себя, но лыжи бросил.

Так вот мы в полном смысле слова сидели у моря, ждали погоды. Конец апреля, три градуса мороза, дыхание весны чувствуется и здесь. Неужели она нас догонит?

Мы привели в порядок могилу Г. Я. Седова. Тяжело больной, привязанный к нарте, он приказал везти себя на север. Его пытались перехитрить, везли к югу. Он не выпускал компаса из рук, хотя часто терял сознание. 1 марта 1914 года — последняя запись в дневнике: «Посвети, солнышко, там, на родине, как тяжело нам здесь, на льду».

Постояли у могилы, обнажив головы. Думалось: «Дорогой Георгий Яковлевич, мы принимаем вашу эстафету. Будет над полюсом флаг нашей Родины, флаг Советского Союза, весь народ которого свято чтит вашу память».

5 мая был у нас праздник. Павел Головин, делавший разведывательные полеты, пролетел над полюсом. Вот это новость! Во-первых, советский человек над полюсом! Во-вторых, Головин рассмотрел характер ледового покрова: «Я видел внизу громадные поля, частично гладкие, частично всторошенные, с большими трещинами. Я увидел, что подходящую площадку выбрать можно». Это положило конец всем сомнениям.

Он отправился сначала один, за ним приготовились и мы. Сели в машины, запустили моторы и — «отставить!». Головин дошел до 89-го градуса, встретил там сплошную облачность. Шмидт приказал ему возвратиться.

Головин не послушался. В 11.32 вылетел, в 16.30 был над полюсом, потом — обратно. Его не было в 21.30, 21.45. А горючее, мы знали, на исходе. На острове работал радиомаяк, все мы не отходили от радиорубки. Радист Головина не стал принимать телеграмму с запросом, простучал: «Давайте зону!» Больше не передал ни слова.

Настроение у всех — хуже некуда. И вдруг раздался крик Якова Мошковского:

— Идет, идет!

Самолет летел над самой водой и, даже не сделав круга, пошел на снижение, коснувшись снега в самом конце узкой площадки у станции, затрясся по буграм, пошел под уклон, к морю. Гул, треск! И — тишина. Все бросились туда. Головин родился в рубашке: лыжи самолета на одну треть повисли над обрывом. Еще бы

полметра — страшно подумать. Он стал сливать бак — вытекла столовая ложка горючего.

Шмидт ни словом не упрекнул Головина. Как ученый и человек, он правильно понял летчика. Думаю, будь Отто Юльевич на месте пилота, наверное, сделал бы то же самое.

Все сразу повеселели: шутка ли — побывать над полюсом! Решили кое-какие грузы перенести в машины. Летчики стали подозрительно на нас посматривать: мы то худые, то толстые. Несем в карманах и соду, и гвозди, и проволоку, я потихоньку пронес даже бидон со сметаной, несколько бараньих туш, за что журналисты обозвали меня первым контрабандистом полюса.

12 мая на Р-5 Дзердзеевский улетел с летчиком Крузе на исследование атмосферы. Все повторилось: у 84-го градуса — сплошная облачность, повернули обратно, дали радиограмму: «Идем на посадку, бензина осталось мало. Находимся в зоне...» — и замолчали.

Что с ними, где сели? С ними главный синоптик. А без него — под угрозой вся экспедиция.

Сели они вслепую, на торосы. Только в три часа ночи откликнулся Р-5: где сели — не знают, самолет цел, горючего на 20 минут. Пришлось заниматься спасательными работами: полетел к ним Р-6, сбросил горючее, питание, теплые вещи.

Пять дней мы провели без Дзердзеевского, была пурга, подняться они не могли. Вернулись они только 17 мая.

А я потерял счет стартам. Головин вылетел, но облачность усилилась, и Дзердзеевский (зачем только его преждевременно вытащили?) настоял на возвращении.

21 мая — долгожданное «добро». И снова тридцать три несчастья: машина Алексеева вся занесена снегом, гофр во льду, лед скалывали и даже обдавали кипятком. Мы спешили: только бы не упустить погоду. И вот наконец в 5 часов 52 минуты флагманский самолет взял курс на полюс. В машине экипаж, Шмидт, наша четверка и Марк Трояновский. Теперь можно и пошутить:

— Марк, что ценнее: четыре бидона или кинооператор?

— Конечно, кинооператор: он работает на историю.

Радист Сима Иванов отправил в Москву радиограмму о старте. Телеграмма шла за телеграммой. А мы подталкивали взглядами стрелку часов: нам казалось, что это прибавит скорость. Смотрели в иллюминатор — где же ты, полюс? И вдруг в самолете началось нехорошее оживление: бортмеханики Флегонт Бассейн и Павел Петенин забегали с ведрами, тряпками, старались улыбаться, но улыбки были натянутыми. Позднее я узнал: они спасли самолет от вынужденной посадки. В пути радиатор одного из моторов дал

течь, стал терять антифриз *. Так Бассейн, Петенин и Морозов показали, на что способны наши люди: мороз двадцать градусов, ветер, а они нашли течь, тряпками собрали антифриз в ведро и насосом закачали в мотор. Это ли не геройство? Все трое потом получили заслуженные награды.

Женя Федоров все колдовал со Спириным. На исходе шестого часа полета Женя закричал:

— Полюс!

Мы — к иллюминатору. А под нами — сплошные облака. Ах, будь ты неладно! Шмидт набросал телеграмму.

«Самолет «СССР-Н-170» под управлением Водопьянова, Бабушкина, штурмана Спирина пролетел над Северным полюсом. Начальник экспедиции Шмидт».

Наконец, Водопьянов пробил облака на высоте шестисот метров. Под ногами долгожданное: обширные поля с редкими грядами торосов. Водопьянов посадил самолет мастерски.

Первым на лед выскочил, даже не выскочил — выбросился Марк Трояновский: пресса! Вооружившись кинокамерой, он снимал, как неторопливо спускался по трапу Шмидт, наша четверка, экипаж. Чувство тревожной радости охватило меня.

Злые языки утверждали, что я изобрел новый способ определения крепости льда — ногами.

Я достал бутылку коньяку, налил всем, выстрелил из пистолета в воздух. Чокнулись:

— За Родину!

Грянуло троекратное «ура». Мы обнялись. Я взмолился, обращаясь к летчикам:

— Братки, вы нам кости-то сохраните!

Сима побежал в самолет и через несколько минут, мрачный, вылез из кабины:

— Рация вышла из строя. Исправить нельзя.

Оказывается, у него при посадке случилось замыкание, перегорел умформер **. Отремонтировать его не было никакой возможности: катушка трансформатора запакована, в ней несколько километров провода. Мы с Ширшовым быстро поставили небольшую палатку — для рации Кренкеля. Вся надежда была на него. Ее быстро собрали и...

— Отто Юльевич, сели аккумуляторы.

Симе Иванову с самолета удалось передать только два слова: «РВ (позывные Рудольфа). Мы...» — и связь прервалась. Я представляю, что в это время было с балагуром и весельчаком Колей

* Антифриз — жидкость, употребляющаяся для охлаждения моторов и не замерзающая при низких температурах.

** Умформер — преобразователь переменного тока в постоянный.

Стромиловым. Он-то знал, что бывает за многоточием после слова «мы»...

Мы с Кренкелем принялись энергично заряжать аккумулятор, а Сима копался в своей рации. Остальные разгружали самолет, устанавливали палатки. Марк снимал, то и дело подбегал к Кренкелю:

— Ну как?

Эрнст только отмахивался. Часа через два он все-таки поймал остров Рудольфа — но его не слышали. А в это время нас вызывали остров Рудольфа, Диксон, Амдерма. Им пришло распоряжение из Главсевморпути: «Радиостанциям на острове Рудольфа, в Амдерме, на Диксоне и всем остальным полярным станциям систематически искать в эфире самолет Водопьянова. Заместителю начальника Шевелеву решить, посылать ли другой самолет на поиски».

Через четыре часа Шевелев сообщил в Москву: «Первые тридцать минут каждого часа выключаем передатчики и слушаем самолет. Пока самолет не наладит радиостанцию, шансы найти его крайне малы. Когда в воздухе будут самолеты, непрерывно будет работать маяк. Рискуем, что остров Рудольфа не услышит появившийся в эфире самолет. В случае продолжительного отсутствия связи вылетим тремя самолетами. Идя развернутым фронтом, будем прочесывать полосу в тридцать километров. Погода ухудшилась, сплошная низкая облачность, снег».

Мы знали, что нас ищут, что готовятся самые экстренные меры. Мы были в полном здравии, достигли намеченного — и оставались немыми.

На острове Рудольфа, как потом рассказал мне Яша Либин, тишина стояла, как при покойнике. Коля Стромилов не отходил от аппарата. К наушникам прильнули десятки человек по всему побережью Арктики. И вот из рубки радиста послышался радостный вопль Стромилова:

— Слышу! Сели! Слышу! Сели!

А мы в этот момент были с Кренкелем. Улыбаясь, он отстукивал:

— Я — УПОЛ... Ваш передатчик слышу очень хорошо, 88 *, лед мировой, Шмидт пишет телеграмму.

Стромилов немедленно сообщил в Москву:

— Слышал. Живы.

Тем временем Шмидт диктовал:

«Москва, Главсевморпути, Янсону, остров Рудольфа, Шевелеву. В 11 часов 10 минут самолет «СССР-Н-170» под управлением

* На радиоязыке «88» — люблю, целую.

Водопьянова, Бабушкина и Спирина и старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 до 200 метров. Пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса произошло короткое замыкание. Выбыл умформер, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после доставки рации, на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена примерно в двадцати километрах за полюсом и по ту сторону и на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень сожалеем. Сердечный привет. Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

Телеграмма Шмидта мгновенно облетела весь мир. Где-то стучали телетайпы, прерывались радиопередачи, чтобы сообщить сенсационную новость — русские на льдине!

Но нам было не до того. Нас на льдине было тринадцать. Кренкель возился с радиостанцией, Трояновский как угорелый носился с киноаппаратом и снимал, снимал, снимал. Мы же, одиннадцать,— всемирно известный академик О. Ю. Шмидт тоже был тягловой силой — быстренько разгрузили самолет.

В награду за труды каждому дали право на телеграмму из 25 слов.

Никто не лег спать, пока наш крупногабаритный ледяной лагерь (3 километра в длину, 5 — в ширину или наоборот) не приобрел вполне жилой вид. Выросло шесть палаток. В одной — рация, в другой — и продовольственный склад, и кухня, и столовая. В третьей — вещевой склад и инструментальные мастерские, а также запчасти. Четвертая — наша. Один угол мы сдали квартиранту — Марку, который проявил за это самую черную неблагодарность: потребовал кинопленку. В дополнение к своим обязанностям я еще в Москве подрядился быть и кинооператором; освоил элементарный курс наук по этой части, попрактиковался. Взял я с собой киноаппарат, а к нему, само собой, и пленку. На полюсе обнаружилось, что у Марка осталось всего метров триста пленки. У меня же, как он стороной узнал,— около 5 тысяч метров. Что было дальше, судите по его дневнику: «Плохо у меня с пленкой. Думаю, что удастся получить у Ивана Дмитриевича». Это 27 мая.

А вот 28-го: «С пленкой у меня совсем плохо стало. Но Папанин подкинул около тысячи метров. Я живу! Ура!» 6 июня: «Я в панике. Надо еще кое-что отснять в лагере. Отснял Ширшова с его лебедкой. Выпросил у Папанина еще четыре катушки пленки для «Аймо»».

Он, естественно, не знал причины моей щедрости. А я нет-нет да и ловил себя на мысли: пусть побольше снимет. Он улетит, а мы останемся. Всякое может быть.

В пятой палатке жило руководство: Шмидт, Водопьянов, Бабушкин и Спирин, в шестой — механики Бассейн, Морозов, Петенин и радист Сима Иванов.

Наступили будни. Три самолета дежурили на острове Рудольфа, ждали вызова. Марк и Петя долбили лунку. Я занимался хозяйственными делами. Кренкель, как обычно, колдовал у рации, вдруг подозвал меня:

— Дмитрич! Дмитрич! Всех сюда!

Я по лицу понял: что-то важное. Позвал Марка, попросил собрать всех ребят.

— Зачем?

— Давай скорее, не разговаривай!

Собрались. Шмидт открыл журнал раций, начал читать:

«Правительственная № 2768, 106 сл. 23.V. 20 ч. 12 м.

Начальнику экспедиции на Северный полюс товарищу О. Ю. Шмидту.

Командиру летного отряда товарищу М. В. Водопьянову.

Всем участникам экспедиции на Северный полюс.

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!»

И — подписи всех членов Политбюро.

Что тут началось! Падал тихий, мягкий снег нам на головы: шапки полетели вверх.

Сразу составили ответную телеграмму руководителям партии и правительства.

«С непередаваемыми радостью и гордостью выслушали мы слова приветствия руководителей партии и правительства. Это гордость советских людей за свою изумительную страну, за свои великолепные самолеты, за невиданные условия расцвета науки и роста людей»...

Напутствие мы получили из самого Кремля. Это накладывало особую ответственность. Это было, как живая вода!

Хотелось побыстрее начать работу.

Мы и работали, забывая и о том, что под нами океанская бездна, и об опасностях, которые подстерегали на каждом шагу. Както Марк Трояновский, стоявший на дне лунки, увлекся, работая лопатой и ломом. Силушка у него была, он и старался. Удар ломом — и брызнул фонтан. Хорошо, что я стоял рядом. Мы успели вытащить Марка: оказалось, что у него под ногами оставалось всего несколько сантиметров льда.

Измерили глубину лунки до пробитой Марком «скважины»: три метра.

Шмидт удовлетворенно сказал:

— Значит, льдина не подвержена сжатию. Да и толщина три метра — факт для науки...

Несколько лет назад я получил приглашение на слет целинников. Оно было для меня неожиданным: я не имел отношения к освоению целины. Однако в письме говорилось: «Приглашаем вас, первого целинника Северного полюса...» И я подумал, что ребята правы: все мы, прилетевшие на «СП-1», действительно были целинниками. Полюс был тогда целиной. А всякую целину обживать и осваивать нелегко.

Как-то я услышал такую точку зрения: просто делать открытия тем, кто идет первым.

Это — ошибочное мнение. Только со стороны может показаться: действительно, что тут сложного, куда ни повернись — открытие.

Но прочтите книгу моего старого товарища Георгия Алексеевича Ушакова «По нехоженой земле». Звали Ушакова «начальником Северной Земли». Он вместе с Н. Н. Урванцевым первым составил ее карту, для всего мира открыл огромные пространства, где в прямом смысле этого слова не ступала нога человека.

Открытий множество!

Но ведь это три года адского труда, поездок на собаках в полярную ночь, а в июльскую распутицу — походов пешком, три года нечеловеческого напряжения, усилий, которые может оценить по-настоящему лишь тот, кто бывал в подобных условиях. Так что не бывает легких открытий.

Не было их и у нас. Вроде бы дело обстояло просто; куда ни повернись, находишь что-то новое. Глубину океана измерил — открытие; скорость течения льдины определил — открытие; температуру воды на уровне двести метров измерил — тоже открытие.

Но только помню, на приеме в Кремле после того, как отзвучали приветственные речи, Сталин спросил:

— Почему это Папанина в дружеских шаржах рисуют толстым? Он же худой!

Когда я прилетел на льдину, во мне было 90 килограммов. А когда, возвратившись, встал на весы, оказалось 60. И никто не взвесит (нет таких весов!), какого нервного напряжения стоила всем четверым наша жизнь на льдине.

...Свою обжитую под Москвой палатку мы еще не установили. Она была на острове Рудольфа. Мы ждали самолеты как манну небесную: время шло, а оборудование доставлено только частично, надо выполнять план работ — приборов нет. В Москве, увидев план научных исследований, даже видавший виды, обладавший редкой трудоспособностью Отто Юльевич Шмидт усомнился:

— Тут работы на десятерых!

Но все-таки написал: «Утверждаю». И тут еще — задержка с аппаратурой.

Прошло 22-е, 23-е, 24-е. Водопьянов занервничал:

— Отто Юльевич, дайте команду им вылетать, а то мне, чувствую, придется лететь туда и вести караван самому.

Михаил Васильевич в этом случае был неправ, хотя мы его понимали. Нас подстерегала опасность остаться немыми. Испортился плохонький моторчик, которым Эрнст Кренкель заряжал аккумуляторы. Энергии в них было столько, что еле-еле хватало на связь с базой на острове Рудольфа. Не хотелось и думать о многочисленных «если». Из них самым неприятным было: если самолеты заблудятся.

Эрнст сообщил наконец:

— Молоков, Алексеев, Мазурук — в воздухе!

Вылетели первые двое 26 мая в 23.05, Илья Мазурук — на полчаса позже. Мы, естественно, занервничали. Эрнст время от времени бросал:

— Молоков и Алексеев у края облачности, ждут Мазурука.

— Ждали полчаса, решили не тратить горючее, идут к нам.

— У Молокова вышел из строя «луч».

То есть Молоков потерял связь с обеими машинами.

— Молоков потерял Алексеева из виду!

А у нас вышел из строя радиопеленгатор. В шестом часу утра Бабушкин закричал:

— Вижу! Молоков!

Посадочное «Т» мы не выстлали, а закрасили. Как и договорились, зажгли дымовую шашку, ветер внезапно изменился, «Т» закрыло, Молоков пошел на посадку прямо по дыму. Все замерли: кричать было бесполезно. Только бы не на торосы! Обошлось. Объятия, поцелуи, словно не виделись сто лет. Симе Иванову привезли умформер, и он немедленно взялся за дело.

Молоков здесь. А остальные? Оказалось, Алексеев приземлился неподалеку и обещал вскоре прилететь к нам. Мазурук молчал. Обе рации — молоковская и ожившая водопьяновская — искали его, ответа не было.

Эрнст, Женя, Петрович (так все мы звали Ширшова) и я взялись за выгрузку из самолета Молокова нашего имущества. Коменданту полюса (не помню, с чьей легкой руки прилипло ко мне это «звание», не обговоренное ни в одном штатном расписании) забот прибавилось: на льдине появилось еще десять человек. Отвел им территорию для постройки жилья, зачислил на довольствие. Потом, 28 мая, нашего полку опять прибыло — наконец прилетел Алексеев. Теперь нас было на льдине уже 29 человек...

Всех беспокоила одна мысль — что с Мазуруком? До сих пор летать он не мог. Значит, сел. Куда? Илью искали все полярные радиостанции. Безуспешно.

Наши радисты не отходили от раций. Молоков 29 мая улетел на поиски, но вернулся ни с чем. И вдруг — радостное сообщение с острова Рудольфа — Коля Стромилов, радист экстракласса, услышал Мазурука. Значит, жив! Но связь была только односторонней: «У нас все в порядке, все живы и здоровы, ждем распоряжений начальника экспедиции, у нас все в порядке...» И так до бесконечности. Самолет же Мазурука был глух, хотя находился, видимо, совсем рядом.

Только на исходе четвертых суток удалось с ним связаться. Своих координат они не знали, строили аэродром. Как же они сели?

На полярных станциях по штату — один радист. Четверо суток не сходя с места, в наушниках, посылали радисты морзянку в эфир...

Мазурук прилетел только 5 июня. Первым, до глазастого Бабушкина, который мог обходиться и без бинокля, увидел его Марк Трояновский (он ведь не успокоился, ему опять не хватало пленки, пришлось дать еще метров семьсот. Грабитель, да и только!). Больше всех ликовали Федоров и Ширшов: в машине Мазурука были многие приборы и инструменты. Все были в сборе. Но меня раздирали противоречивые чувства. Хотелось, чтобы едоки отбыли, но, с другой стороны, мы оставались без них, своих друзей. Надолго. Одни...

Планы высадки были нарушены. На льдине жили теперь сорок три человека! Не день, не два: с 21 мая по 6 июня — целых 17 дней. И всех кормить надо! И аппетит у каждого — позавидуешь! Бидона с продовольствием вместо десяти дней едва хватало на день.

На острове Рудольфа мы нелегально пронесли в самолет колбасу. Водопьяновская машина была настолько перегружена, что пришлось проститься с удобствами: выбросили кресла, и то Миша опасался, как бы от перегрузки она не развалилась в воздухе. На льдине колбаса эта стала «валютой». Когда мы шли на чаепития к пилотам, то делали это с корыстной целью: то проволочку, бывало, возьмешь, то тиски, то лампочку. Летчики сначала посмеивались:

— Дмитрич, ты как гоголевский Осип: «Что это у вас там? Веревочка? И веревочка пригодится».

Потом встревожились:

— Да вы так самолеты разденете!

Тут появлялась «валюта» сырого копчения. Такса строгая: круг колбасы — метр дюралевой трубы. Очень мне приглянулась одна трубка в самолете Молокова:

— Три колбасы даю.

— Дмитрич, без нее самолет не взлетит.

Такая жалость!

Верными последователями Осипа показали себя оба будущих академика — Ширшов и Федоров, а о Кренкеле и говорить нечего, ведь укреплялась в основном база его хозяйства.

Предусмотрительность, как мы убедились, не была лишней. К концу дрейфа цена самого обычного гвоздя, проволочки возросла до невероятных размеров. Я девять месяцев добрым словом вспоминал Мазурука, который преподнес мне поистине царский подарок — паяльную лампу. Молоков расщедрился на примус, а Мазурук — еще и на патефон с нашими любимыми пластинками.

6 июня О. Ю. Шмидт обошел хозяйство. Убедился: продовольственные склады и бочки с горючим — в нескольких местах. Радиорубка действует. Ветряк установлен.

В пять часов вечера после инспекторской проверки, результатами которой Шмидт остался доволен, начался митинг, посвященный торжественному открытию станции «Северный полюс» и подъему флага.

Вот напутствие О. Ю. Шмидта:

«Сегодня мы прощаемся с полюсом, прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашел

своих настоящих хозяев. Мы улетаем. Четверо наших товарищей остаются на полюсе. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет страницей большевистских побед. Мы не победили бы, если бы наша Коммунистическая партия не воспитала в нас преданность, стойкость и уверенность...»

Отправили рапорт Политбюро ЦК. Подъем флага доверили мне. Прозвучала команда:

— Флаг Союза Советских Социалистических Республик — поднять!

— Есть поднять флаг!

Раздался трехкратный залп. Потом спели «Интернационал». Все стояли с обнаженными головами. Бегал один Марк — снимал.

За день до этого Шмидт советовался с командирами кораблей, как быть с самолетами. Напомнил:

— Амундсен лишнюю технику бросал.

— Отто Юльевич, за кого вы нас принимаете? — запротестовали летчики.

— Как с горючим?

Горючего было — в обрез. Два самолета — Водопьянова и Молокова — отправились на остров Рудольфа. Алексеев с Мазуруком летели до 85-й параллели. Трояновский улетел с Молоковым, во второй машине. Этим он убивал сразу двух зайцев: снимал и отлет Водопьянова и, сверху,— лагерь с двумя самолетами.

Минуты прощания были грустными. Странное существо человек: свершилось то, к чему мы так стремились, и все-таки было не по себе.

В три часа сорок минут от льдины оторвалась последняя машина. Мы остались одни. Вслед уходившему самолету лаял наш пятый зимовщик — пес Веселый. Ох, и хлебнул же я с ним горя!

Собак на острове Рудольфа было много. Мы решили взять на полюс одного пса.

Этот пес приглянулся нам открытым и ласковым нравом. Кто-то его похвалил:

— Какой веселый.

Кличка пристала. Веселый нам был нужен не только как друг, но и как сторож. Я хорошо помнил встречи с медведями на прошлых зимовках. Утверждали, что на полюсе нет жизни,— но кто знал это достоверно? Да и куда нас принесет? Веселый должен был предупредить нас, что надо браться за оружие.

ПОЛЯРНЫЕ БУДНИ

Наступила тишина, какой я еще не слышал, к которой надо было привыкать. Мы — на шапке мира, нет тут ни запада, ни востока, куда ни глянь, всюду юг.

Белое безмолвие.

«Каких только несчастий на протяжении ряда лет не приносило ты людям, о бесконечное белое пространство. Каких только лишений и каких только бедствий ты не видало. Но ты также повстречалось и с теми, кто поставил ногу на твою шею и силой бросил тебя на колени.

Но что ты сделало со многими гордыми судами, которые держали путь прямо в твое сердце, чтобы никогда больше не вернуться домой? Куда ты их девало? — спрашиваю я.— Никаких следов, никаких знаков — одна лишь бесконечная белая пустыня!»

Сколько смертельной усталости в этих словах. Принадлежат они Руалу Амундсену. Он, гордый, независимый, по сути дела, был очень одинок.

Испытание одиночеством — один из самых серьезных экзаменов для любого человека.

Мы этот экзамен не сдавали, потому что ни разу не почувствовали себя одинокими. Мы знали: о нас помнят, вся страна смотрит на нас, верит нам. Мы даже не представляли себе, как вырос в считанные дни интерес к полюсу, к Арктике. 28 мая 1937 года у входа в Главсевморпути появилось объявление: «Вербовка рабочей силы на Север не производится». Наши газеты, а затем и зарубежные напечатали письмо, с которым мы обратились в Центральный Комитет нашей партии.

Мы писали: «Десятки лет лучшие люди человечества стремились разгадать тайны центрального полярного бассейна. Это оказалось под силу только великой Советской стране, бросившей на овладение Арктикой свою замечательную технику, начавшей планомерное социалистическое наступление на Север.

...Мы бесконечно гордимся тем, что именно нам поручена величайшая честь первыми работать в районе Северного полюса, утверждая величие и могущество Советской страны. Прекрасно снабженные, с огромным энтузиазмом, с неиссякаемым запасом энергии мы начинаем свою работу... Здесь, среди ледяной пустыни, мы не чувствуем себя оторванными от своей Родины. Мы знаем и верим, что за нами и вместе с нами — великая социалистическая Родина.

7 июня 1937 г.

Северный Ледовитый океан».

От нас ждали работы. И мы взялись за нее. С первого же дня, несмотря на треволнения, вызванные ожиданием самолетов, потекли трудовые будни. Еще в Москве мы договорились: на льдине — принцип единоначалия. Вместе с тем вся работа наша была проникнута истинным демократизмом. Регулярно устраивались совещания, на которых обсуждали план работ, распорядок учебы, жизни. Нам надо было наверстывать упущенное: два месяца в пути, больше двух недель ожидания самолетов — время-то не вернешь.

Лагерь выглядел так: от пяти палаток осталась лишь одна, высились две мачты радиостанции, соединенные антенной. Склады, «мастерские» — все честь по чести. Как и положено, стояла метеорологическая будка, теодолит: для определения нашего местонахождения, скорости дрейфа надо было регулярно наблюдать за высотой солнца. Женя ходил в приподнятом настроении: мы получили телеграмму, что у него родился сын, да такой похожий на отца, что назвали его тоже Евгением.

Льдина требовала непрерывного и напряженного труда. В первые недели мы так уставали, что порой я не мог взять в руки карандаш, чтобы сделать очередную запись в дневнике. Особенно доставалось Кренкелю. Приветствий шло столько, что он еле успевал их принимать. Шли стихотворные поздравления. Так, Василий Павлович Лебедев-Кумач писал:

Вам, овладевшим осью мира,
Героям ледовых побед,
От Ленинграда до Памира
Народ советский шлет привет.
Не зря вы с Севером боролись,—
Весь мир оценит подвиг ваш,
Да здравствует советский полюс
И весь геройский экипаж!..

Нас тепло приветствовали знаменитые артисты и рядовые колхозники, крупнейшие ученые и рыбаки, прославленные маршалы и домохозяйки, шахтеры и пионеры. Прислал телеграмму и Валерий Чкалов, который готовился к перелету через Северный полюс: «Горячо поздравляю с замечательной победой вас, товарищи завоеватели Северного полюса!» Мы-то знали, с каким вниманием ловит Чкалов каждое слово с льдины. Михаил Громов тоже ждал, когда пробьет час его полета по этой трассе. Да и мы с нетерпением ждали этого момента: шутка сказать, полет через Северный полюс в Америку на нашем отечественном самолете, где все до винтика — советское! Чувство гордости за Советскую державу переполняло нас: смотрите, вот на что способен народ, ведомый партией коммунистов.

То было время великих свершений. Людей вело вперед слово, вобравшее в себя энергию, ритм первых пятилеток: «Даешь!», «Даешь метрострой!», «Даешь ХТЗ!»

Незабываемые, удивительные тридцатые годы! Время массового героизма, высокой душевности и нетерпеливого стремления вперед!

«Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой»,— пели в те годы. Имена героев знала вся страна. Со многими из них я познакомился позже, на сессиях Верховного Совета СССР, где они представляли гвардию рабочего класса. Это конечно же Алексей Стаханов, давший начало возможному только в социалистической стране стахановскому движению. Это и Мария Демченко. Это и Паша Ангелина, с которой жизнь сталкивала меня многократно, а в последний раз — увы! — в больнице. Это и Никита Изотов, и Петр Кривонос, и Иван Гудов, и Александр Бусыгин, и Константин Борин...

Удивительное дело: чем дольше мы жили на полюсе, тем сильнее росло в каждом чувство ответственности. Нас как бы подстегивало каждое новое приветствие, доброе слово с Большой земли.

«С радостью и волнением узнала о геройской посадке на Северном полюсе замечательных летчиков. Прошу принять поздравление от правнучки полярного исследователя Витуса Беринга».

Как могло не дрогнуть сердце, когда мы читали эти строки!

Одно из поздравлений было от секретаря ЦК ВЛКСМ Александра Косарева.

Косарева я хорошо знал. Быстрый, порывистый, он являл собой счастливое сочетание деловитости, принципиальности и простоты. Популярностью Косарев пользовался большой, особенно среди молодежи. Людей любил независимых, отстаивающих свое мнение.

Жизнь сталкивала меня с Александром Косаревым не раз, и от встреч с ним на всю жизнь осталось впечатление искренности, человечности и удивительной преданности делу.

— Дмитрич, с чем пришел, высказывай... Хорошо, договорились. Все пойдет по плану. Комсомол никогда не подведет,— не раз слышал я от него.

Особенно ощутимой была помощь Косарева, когда я стал начальником Главсевморпути и нужно было строить доки в Мурманске, а рабочей силы не хватало. Я обратился в ЦК ВЛКСМ, к Косареву:

— Саша, выручай.

— Сколько нужно? Двадцать тысяч добровольцев? Обратимся через «Комсомольскую правду» с призывом, обсудим этот вопрос на бюро ЦК ВЛКСМ. Какие специальности в дефиците? Где будут

жить? Как там с условиями? Плохо? Прямо скажем, что будет трудно. Стóящего человека этим не отпугнем, а любитель легкой жизни сам откажется.

Так и сделали. Когда ЦК ВЛКСМ обратился к молодежи с призывом поехать на это строительство, посыпались десятки тысяч заявлений — гораздо больше, чем было нужно. Это был отчаянный и работящий народ. В тяжелых условиях ребята и девчата построили доки. Энтузиазм и молодость преград не знали! Косарев часто звонил в Мурманск, интересовался, какая помощь еще нужна. Но все это было позже...

Чуть не каждый день жизни на льдине приносил новости. 3 июня, когда лагерь был еще перенаселен, Женя и Петрович увидели чистика: он сидел неподалеку от них. Это была сенсация! Чистик, он из водоплавающих, встречается обычно на побережье Ледовитого океана — а тут вдруг попал на полюс! Газетчики сразу же задали работу Кренкелю: каждому хотелось первым передать эту весть в свою редакцию. Радовались мы — на полюсе есть жизнь! Должен же чистик чем-то питаться!

Позже я узнал, какой праздник был в тот день в Америке, в доме знатока Арктики Вильялмура Стеффансона, который утверждал, что в районе полюса должны обитать живые существа. Он писал: «...убеждение в том, что Ледовитый океан лишен жизни, настолько укоренилось, что многие сочли мою книгу сплошным вымыслом... а те, кто не имел возможности оспаривать мои утверждения, высказывали предположение, что, если бы мы продвинулись на Север, мы переступили бы рубеж животной жизни. Но ведь не продвинешься севернее Северного полюса. Находясь на стыке мира, папанинская экспедиция нанесла смертельный удар древнему догмату средиземноморской философии, гласившей, что существует северный рубеж, дальше коего не преступает ни животная жизнь, ни растительность».

6 июня Петр Петрович измерил глубину океана — 4290 метров. Со дна он поднял ил — тонкий, зеленовато-серый. Снова открытие! Открытия следовали одно за другим. Пробирочек, колб у Петровича было много. Все, вынутое им из воды, полагалось заспиртовывать. Но вот беда, запас спирта остался на острове Рудольфа. У нас оказался бочонок с коньяком. Кто перепутал — трудно сказать.

Чего не сделаешь во имя науки? Я обложился жестью, трубами, плоскогубцами, зажег паяльную лампу и соорудил самогонный аппарат. На полюсе появился самогонщик, Петрович. Когда он брался за это темное дело, Кренкель уходил в радиорубку:

— Не могу смотреть на это кощунство.

Из двух литров коньяку получался литр спирта.

Здесь, на полюсе, я не раз благодарил судьбу за то, что она меня многому научила. Недаром говорят — знания плечи не оттянут. В свое время я лудил посуду, тачал сапоги, стирал, мыл полы, свежевал медведя, готовил обед. Все пригодилось.

А льдина наша не давала нам ни минуты покоя, выкидывала один фокус за другим. Больше всего доставалось мне. Как начальник станции, я отвечал за порядок, следил за всем нашим хозяйством, помогал Ширшову и Федорову в их работе.

Еще с материка мы везли 150 килограммов пельменей, сделанных на мясокомбинате имени Микояна. Были они заморожены, а долгий путь и весна превратили их в кашу с неприятным запахом. Пришлось выбросить, взять вместо них несколько свиных и говяжьих туш. На полюсе обнаружилась новая потеря: ромштексы, с такой любовью приготовленные лучшими кулинарами, тоже оказались несъедобны. Как я их ни жарил, сколько ни перчил, друзья вынесли приговор:

— Веселому.

Пес наш, хоть и был из породы полярных лаек, ел тухлое мясо только после продолжительных уговоров, нехотя, словно делал одолжение.

Свежее мясо — это не просто продукт, это лекарство от цинги. Потому я о нем особенно пекся. Оборудовал добротные ледники. Так же сберегал рыбу. И был в полной уверенности, что проблема решена. Но в день отлета Шмидта, чтобы скрасить горечь расставания, сварил уху. Каждому отрезал по хорошему куску осетрины. За стол, занятый хлопотами, сел позже всех и подивился, что уха поглощается без энтузиазма, а рыба — тем более. Проглотив кусочек, виновато взглянул на друзей.

Как она могла испортиться? Ведь лежала под толстым слоем льда, замороженная? Я терялся в догадках. А ларчик открывался просто: белая ночь, солнце светило круглосуточно, ни на минуту не уходя на отдых. Солнечные лучи проникали через лед. Мне стало грустно: если в такой пропорции будут возрастать запасы для Веселого... но делать нечего. Я углубил ледники, прикрыл их брезентом, досками, фанерой. На какое-то время это помогло.

7 июня Женя с утра установил наши координаты — 88 градусов 54 минуты северной широты, 20 градусов западной долготы. У льдины оказалась приличная скорость — 20 километров в сутки. Мы тогда и представить не могли, какой переполох вызовет наша «рекордсменка» во всем мире, как заставит сотни людей сутками не знать отдыха, сожмет в тревоге не одно сердце, поломает все планы, графики и расчеты. А поначалу не задумались, на сколько хватит у нее сил, «выдохнется» она или нет,— сделали очередную отметку на карте, послали данные в эфир и принялись каждый

за свои дела. Женя хлопотал над устройством магнитной палатки, мы с Петровичем вознились с гидрологической станцией. Ничто не изматывало нас на льдине сильнее, чем гидрологические работы, настолько они были нудны и утомительны.

Лебедка стояла над лункой, пробитой во льду. Линь — металлический, достаточно прочный, чтобы выдержать свой собственный вес. Умножьте площадь сечения на длину линя, потом на удельный вес железа — 5,7 грамма на кубический сантиметр. И это все надо опустить, да осторожно, чтобы не было рывков, иначе линь оборвется. Потом — подъем. Тяжелой атлетикой никто из нас не занимался. Когда я читаю, что такой-то спортсмен «за тренировку поднимает до двадцати тонн», то вспоминаю наши гидрологические станции. Мы ручки лебедки крутили вдвоем — 15—20 минут кряду, без передышки. До крови сбивали руки, в глазах — черные круги, а ты крутишь, крутишь, крутишь да еще стараешься казаться бодрым.

Даже в лютый мороз было жарко. И так час, другой, третий. Думаешь, сейчас все, последний метр, оказывается же, не вытащили и половины. Откладывать нельзя: проба должна быть именно с этой точки. От лунки идешь — покачиваешься. А дела ждут: надо готовить обед, осматривать льдину, помогать Федорову.

Сколько этих станций мы взяли! Потом, не один год, когда собирались мы вчетвером, излюбленной шуткой было: «Станцию бы взять, что ли...»

И никто не сетовал: к чему Ширшову столько станций, пожалел бы других, сделал чуток меньше. И хотя называли мы Петровича «главным эксплуататором», безропотно ему помогали.

9 июня Шмидт сообщил нам с острова Рудольфа, что все самолеты в сборе, скоро — на Москву. Мы пожелали летчикам чистого неба.

А на следующий день поступило распоряжение Москвы: «Обслужить сводками погоды и радиосвязью перелет Чкалова через Северный полюс в Америку». У нас только и было разговоров, что о предстоящем полете. Перелет Москва—Америка — да это же эпоха в развитии авиации! Экипаж у него будет, конечно, прежний — Байдуков, Беляков, они понимают друг друга с полуслова. Год назад они установили рекорд дальности полета — девять тысяч километров, за что получили звание Героя Советского Союза. Мы для Чкалова — помощники. Случись что-то непредвиденное — почти в тысяче километров от острова Рудольфа есть аэродром. И я сказал:

— Братки, требуются рабочие по расчистке аэродрома.

Лопаты, кирки в руки — куда только девалась усталость! Вечером я расщедрился: с устатку можно и по «лампадке». Точной

даты перелета Чкалова мы не знали. Насчет аэродрома двух мнений не существовало. А погода словно заботилась о том, чтобы работы у нас все прибывало. Два дня подряд бушевала пурга. Шквальный ветер до двадцати метров в секунду намел огромные сугробы, и это — в июле! Спустя сутки в нашей палатке было 24 градуса тепла, курорт, да и только.

Льдина мечется. То мы плывем на юг, то вдруг — на северо-восток, вот-вот пересечем Гринвич, окажемся в восточном полушарии. Хотелось бы, конечно, поближе к полюсу: теплится надежда, что Чкалов нас не минует, сбросит на льдину газеты, письма.

Нам троим работается куда легче в безветренную погоду. Эрнсту она — нож острый. И опять, как на грех, сели аккумуляторы. Моторчик же мы бережем на самый, самый крайний случай.

Мы, конечно, не ждали, что на льдине будет спокойная жизнь. Но не представляли, что она будет настолько перенасыщена всякими происшествиями, требовавшими от нас выдержки и терпения. Неприятное известие принес Петрович: льды расходятся, трещина увеличивается, похоже, что мы на ледяном острове. И Женя подтвердил, что слышал шум льдов около двух часов ночи. Но не паниковать же. И я сказал:

— Это не должно мешать работе. Льдина у нас огромная, запас прочности у нее большой, нам на ней жить да жить.

Петрович был у нас по совместительству и гляциологом, он поддержал меня:

— Кто бы мог подумать, что в Центральном полярном бассейне такие прочные и ровные льды?

Ровные-то ровные, только я опять вспомнил о сугробах: лопатами ничего не сделаешь, а они на станции единственная снегоуборочная «техника».

Пока суд да дело, время шло. Петрович вел гидрохимические анализы, Женя занимался метеорологией. Я взялся за устранение хозяйственных прорех: как ни старался, не сумел, оказывается, предусмотреть на материке все мелочи. Мы забыли взять такую необходимую в хозяйстве вещь, как тазик для мытья посуды. Опустевший бидон из-под продовольствия я разрезал и смастерил большой таз. На земле ни одна хозяйка не потерпела бы такого урода. Я же не скрывал гордости. Не взяли мы с собой и лейку, поначалу проливали керосин, когда наполняли примусы. Из куска жести получилась недурная лейка.

Эрнст подошел, скептически посмотрел, как я занимался паяльно-жестяным делом, спросил:

— Дмитрич, какие условия?

— Что за условия?

— Сколько весит первый приз?

— Эрнст, не дури.
— Его Ласкер вызывает на матч, а он как будто ничего не знает!

Розыгрышей у нас без этого хватало, я решил, что Кренкель шутит. Ничуть не бывало: Эммануил Ласкер, тепло поздравив нас, предложил мне сыграть с ним партию.

— Маэстро, что передать шахматному королю?
— Вернусь в Москву, тогда.

12 июня ветряк взялся за дело. Аккумуляторы заряжались, и Эрнст веселее насвистывал, сидя за ключом: передал и обязательную норму, и послания нашим женам, а я лимит превысил, злоупотребил служебным положением: отправил телеграмму еще и брату Саше, военному моряку. В тот же день мы сделали ценное, на наш, конечно, взгляд, открытие: кирпичи из снега — отменный строительный материал. Над прорубью появился «дворец» П. П. Ширшова с лебедкой. И Кренкель обосновался в снежном доме. Если строительство пойдет такими темпами, решили мы, то можно будет прокладывать улицы, прибивать таблички.

Эрнст принес очередную радиограмму:

— Вот, уже заказы поступают...

«В Москве низкая облачность, температура — минус десять градусов, видимость — два метра, осадки. Необходимо срочное вмешательство вашей «фабрики». Примите заказ на хорошую погоду. Саша Погосов».

Этого молодого человека я хорошо знал, и его храбрость, и страсть к розыгрышам. В лагере челюскинцев он был комсоргом. Я знал: если Погосову что-то поручили, выполнит к сроку. Мы встречались много раз и до нашего дрейфа на льдине, и после возвращения. А ближе всего судьба свела нас в годы Великой Отечественной войны, когда мы вместе работали в Мурманске и Архангельске. Иностранных судов приходило много, и с их капитанами Саша очень быстро находил общий язык. Покорял Саша иностранцев и знанием английского языка, и знанием дела, и тем, что не бросал это дело во время бомбежки.

Была как-то у меня очередная беседа с А. И. Микояном по телефону. Выяснив все, что его интересовало, Анастас Иванович спросил:

— Как там племянник мой воюет?
— Какой племянник?
— Саша Погосов.

Сразу после беседы я вызвал Сашу к себе.

— ...Капитан Погосов по вашему приказанию прибыл.
— Ты что меня подводишь?
— Чем?!

— Почему я не знаю, чей ты племянник?

— Но ведь племянник не звание, не должность,— возразил Погосов.

А тогда, на льдине, он поднял нам настроение шутливой телеграммой.

Но нам было не до заказов, все помогали Петру Петровичу Ширшову.

Выбирая час-другой, я занимался хозяйством. Сделал подвесной столик для гидрологических проб Ширшова, у койки соорудил столик для хранения мелочей, которые могут пригодиться в любую минуту. И пока работал, ворчал вполголоса. Характер у меня, что ли, такой — терпеть не могу писанины. Думал, на полюсе от нее отдохну. Оказалось, здесь ее невпроворот: дневник, корреспонденции, ответы на телеграммы. Больше же всего мучал меня дневник. Он и сегодня хранится у меня — большие толстые тетради, густо исписанные карандашом...

17 июня мне не дало уснуть сообщение Кренкеля:

— Через два часа из Москвы в Америку вылетает Чкалов!

Ворочался я, ворочался, а перед глазами — Москва.

В тот день мне плохо работалось. Другим — тоже.

Эрнст, конечно, понимал наше состояние, то и дело информировал:

— Вылетели.

— Легкое обледенение.

— Небольшая тряска в моторе.

— Полет проходит благополучно.

Эрнст не расставался с наушниками, обед и ужин мы ему принесли в радиорубку. Так прошла ночь, в которую никто не сомкнул глаз. Около пяти утра Теодорыч пришел к нам в палатку:

— На полпути между островом Рудольфа и полюсом.

Потом еще раз пришел:

— Передали: «Идем по 58-му меридиану к полюсу. Справа — циклон. Слева — ровный облачный слой».

В 5.50 утра я услышал ровный, равномерный шум. Нет, не шум — гул.

— Самолет!!!

Облака застилали все небо, а так хотелось увидеть самолет с буквами «СССР» на борту! Гул все тише, тише... Совсем исчез. Вместе с ним исчезли и наши надежды на письма, газеты. Я задумался.

Кренкель тронул меня за плечо:

— Запускаем аварийку? Ветра нет, аккумуляторы сели, а нам Чкалова надо слушать: мы для них — последний советский пункт связи.

Запустили мотор.

— «Перевалили полюс. Попутный ветер. Видели ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое».

Жаль, нельзя ребятам послать теплую радиограмму. Но до полного отбоя было еще далеко, и Эрнст решил немного поспать: он не смыкал глаз более полутора суток.

Обычно мы ревниво следили за тем, когда кончались одни сутки, начинались другие. Только не в этот раз. Волновались за экипаж.

— Чкалов летит над Канадой.

И наконец-то:

— Сел в Америке на аэродроме в Ванкувере!

Мы дружно крикнули: «Уррра-а-а!»

Потом отправили в Главсевморпути телеграмму: «Полет Чкалова обслуживали метеосообщениями, а также следили по радио наравне с другими станциями. Рады, что нам удалось услышать шум моторов над нами. Станция на полюсе, перелет Чкалова — это логическое развитие всей работы по освоению Арктики. Несомненно, в самые ближайшие годы такие перелеты наши самолеты будут совершать регулярно. Необходимо, однако, иметь метеосводки севера Гренландии, Канады. Мы лично надеемся принять в этом участие. Не сомневаемся, в ближайшие годы на острове Рудольфа, также на полюсе будем продавать пирожки транзитным пассажирам. Папанин, Кренкель». Ко второй части телеграммы руку приложил Эрнст: без шутки он не мог обойтись даже в официальном документе.

В тот день, когда мы ждали самолет Чкалова, я решил угостить друзей на славу. Достал из «холодильника» поросенка, разрезал его и для профилактики положил на ветер. Веселый в мгновение ока лишил нас поросятины, нажрался так, что еле передвигал ноги. Суд приговорил его к голодному штрафу на трое суток. Урок не пошел на пользу: через несколько дней Веселый пробрался в «холодильник» и выкрал здоровый кусок сырого мяса, которым я особенно дорожил. Лишили пса свободы: пять дней он просидел на привязи, жалобно скулил. Мы диву давались, откуда у пса столько подхалимства. Обретя свободу, начал ко всем ласкаться. А до этого подчинялся во всем только мне: я же кормилец, а полярные лайки признают лишь того каюра, который их кормит.

Но пес не утихомирился. Я осмотрел входы во все «холодильники» — собачьих следов не было. Веселый оказался умней, чем мы думали. Пес прорыл три лаза с другой стороны «холодильника» и лакомился в свое удовольствие. Но надо признать, что своими проказами Веселый скрашивал однообразие нашего быта.

Расскажу сразу же, что стало с Веселым потом.

Когда мы брали с собой пса, то о его дальнейшей судьбе как-то не задумывались. О его проделках мы рассказывали в печати, чем создали Веселому мировую известность. К концу дрейфа Эрнст даже сердился:

— Косяком собачьи телеграммы пошли.

Нас бомбили вопросом: что будет с Веселым? Особенно этим интересовались пионеры. Всем хотелось увидеть жуликоватого негодника. Вот и дернула меня нелегкая в одном из интервью необдуманно сказать, что хочу отдать Веселого в зоопарк. Я решил, что поток вопросов прекратится, а их стало еще больше. Нас забросали негодующими телеграммами и, позднее,— письмами. Смысл их был таков: что же вы, товарищ Папанин, Веселого в клетку решили посадить? И не стыдно вам? Да он зачахнет от тоски. Там ему было приволье, а тут — экспонат, за решетку? Он вам служил верой и правдой — и вот ваша благодарность? А в одном письме даже процитировали: «У попа была собака...» — вот до чего дело дошло. И смех и грех. Не было, пожалуй, города, откуда бы мы не получили просьбы: отпустите Веселого к нам, будем о нем заботиться.

Вышло все по-иному.

На приеме в Кремле Сталин поинтересовался:

— А где же Веселый?

Я ему объяснил, что он пока на «Ермаке».

— Думаю, что ему будет неплохо на моей даче.

Потом, когда я лечился в Барвихе, часто видел Веселого на прогулке — он сопровождал Аллилуева, тестя И. В. Сталина.

Меня Веселый не забывал, приветливо махал хвостом, но от нового хозяина не отходил. Все правильно: новый каюр — новая привязанность.

...На льдине у нас была небольшая библиотечка. Были с нами Горький, Бальзак, Барбюс, произведения других писателей — русских и зарубежных. С большим удовольствием прочел я роман немецкого писателя-антифашиста Вилли Бределя «Испытание». Мне по душе строгая простота его письма, четкость мысли, ненависть к фашизму. Мне нравятся герои Бределя: борцы за рабочее дело, оптимисты, сильные, несгибаемые люди. Я упомянул о книге в своем дневнике, публиковавшемся и в нашей, и в зарубежной прессе.

И вот в мае 1938 года из редакции «Правды» получил я конверт, а в нем — письмо от Вилли Бределя, борца Интернациональной бригады, сражавшейся в Испании. В «Правду» он

написал: «Дорогие товарищи! Прошу вас передать упомянутое письмо И. Д. Папанину. Если вам будет нужна какая-либо услуга, я с удовольствием ее вам окажу. С коммунистическим приветом Вилли Бредель». Мне он написал большое письмо, которое привожу полностью, потому что оно нигде не публиковалось.

«Дорогой товарищ Иван Папанин! На площади в Барселоне стоит большой полуглобус северной половины земного шара. На его вершине реет красное знамя с серпом и молотом — это станция «Северный полюс». Редко кто может пройти мимо него, не останавливаясь. Отпускники с фронта ищут Москву и Ленинград, проводят пальцем по красной полоске вашего маршрута, выполненного вами и тремя храбрыми вашими товарищами. У меня всегда такое впечатление, что при взгляде, брошенном на полуглобус, увенчанный красным флагом социалистических республик, растут мощь и мужество бойцов, каждый гражданин здесь сознает, что советский народ является верным другом испанского народа.

В киоске продаются главнейшие советские издания и газеты, между ними, конечно, «Правда», хотя мне еще трудно читать по-русски, все же я прочитываю все статьи и сообщения о Вашей работе и о работе товарищей Кренкеля, Ширшова и Федорова. Я прочитал также Ваш дневник. Правда, и до Вас люди стремились к полюсу и достигали его, но вы впервые его «освоили», устроились там, как дома, и «сидели выше всех на земном шаре». И вдруг на одной из страниц Вашего дневника я увидел свое имя. Я покраснел как рак (на четверть от смущения, на три четверти от радости). В своей записи от 1 июля Вы пишете, что прочли мой роман «Испытание», но Вы только отметили этот факт, не подвергнув книгу критике. Но Вы все же отмечаете: «Читал книгу до поздней ночи», а следующий абзац гласит: «С утра мы с новыми силами принялись за наш 16-часовой рабочий день». Это я считаю критикой, которая меня осчастливила.

Вы говорите о моей книге в записи от 21 июля. Вы тогда уже 2 месяца находились на дрейфующей льдине. Через три дня после этой даты я вступил добровольцем в ряды испанской народной армии, был бойцом батальона Эрнста Тельмана 11-й интернациональной бригады. Вы и Ваши храбрые товарищи на льдине побеждали все трудности и коварства Арктики, а мы в это время под палящим солнцем сражались против международного фашизма, значит, мы с вами сражались на одном общем фронте, проходящем, если так можно выразиться, от полюса до полюса. Вам выпало на долю не только сражаться на мирном фронте науки и исследований на пользу развития всего человечества.

Ваш народ (и Вы вместе с ним) сумели победить в гражданской войне врагов народа, врагов науки и культуры и создали свободное Советское государство. Здесь, в Испании, на том же фронте нужно с оружием в руках останавливать варваров и побеждать их, защищая достижения культуры и науки, свободу народа.

Свободному, твердому советскому гражданину, как Вы, товарищ Папанин, понятен героизм испанского народа, противостоящего превосходящим силам.

Дорогой товарищ Папанин, из 133 немецких добровольцев в батальоне Эрнста Тельмана 122 человека сидели в концентрационных лагерях и тюрьмах. Они, понимающие истоки фашизма и научившиеся его ненавидеть, сегодня — неплохие солдаты на испанском фронте. Они не только солдаты немецкой свободы, но и хранители чести немецкого народа.

В эти тяжелые дни, когда международный фашизм хочет сломить решимость испанского народа, взгляды испанских и интернациональных борцов за свободу все чаще обращаются на Восток, к Москве. Освобожденные народы Советского Союза, героические комсомольцы, прекрасные стахановцы, непобедимые краснофлотцы, партийные и непартийные большевики дают испанским рабочим и крестьянам, нам, антифашистам-интернационалистам, истоки новых сил.

Героические подвиги вашей четверки стоят у нас перед глазами и побуждают нас напрячь все силы, бороться до последнего и не только сдержать фашизм, но и разгромить его. В эти дни Вы получаете много писем. Вас чествует не только ваш народ, но и весь мир. Примите же мой привет среди миллионов других. Крепко жму Вашу руку и желаю Вам и Вашим товарищам дальнейших больших успехов в Вашей работе.

Салют!

Ваш Вилли Бредель».

Женя и Петрович у нас — люди, до самозабвения увлеченные своей наукой. Петрович сиживал у приборов по двадцать и тридцать часов: поест — и снова на пост. Он видел только свое, от остального просто отключался. Так же и Федоров. Наши энтузиасты науки вели себя так, словно работали в лаборатории научно-исследовательского института. С одной стороны, это было отлично, а с другой — доставляло немало хлопот: надо было и о них беспокоиться, и хозяйство не запустить.

Эрнст Кренкель — особая статья. У него бывали перерывы, и он много помогал мне. Но он был привязан к радиостанции. Иногда — сутками, и тогда я варил ему кофе и носил обед. В такой ситуации, в какой жили мы в коллективе, должен был быть

человек со здоровым трудовым практицизмом. По штату, да и по возрасту,— я был всех старше — им положено быть мне. И какими только титулами не величали меня, посмеиваясь, мои друзья! Я был первым контрабандистом Северного полюса, первым парикмахером, первым паяльщиком, первым поваром — и так до бесконечности. Вместе со своими друзьями я долбил трехметровый лед, вертел «солдат-мотор» для радиосвязи, крутил лебедку по многу часов подряд. Но одна из первейших обязанностей — следить за льдиной. Разводья начинаются обычно с мелочи — трещины, которую порой и не заметишь.

На всякий случай решил я проверить лед под снегом около палатки. Очистил снег, во льду — трещина! Стукнул пешней — вода. Попробовал на язык — соленая! Сделал такие пробы в нескольких местах — везде одно и то же. Теперь наша льдина, такая основательная, добротная с виду, напоминала стекло, в которое кинули камень: была вся испещрена трещинами. Пришлось установить круглосуточное дежурство.

Мы должны быть готовы ко всякой неожиданности. Но самое главное, надо было сохранять спокойствие духа, не считать себя людьми, поставленными в исключительное положение.

Не так давно журнал «Молодая гвардия» прислал мне анкету и попросил ответить на вопросы. На вопрос: «Что, по-вашему, украшает человека?» — я сразу же написал: «Скромность». И вспомнил своих друзей, с которыми дрейфовал на станции «Северный полюс-1». Пережив труднейшие в жизни моменты, они не гордились тем, что одолели и страх в душе, и трудности, которые в те дни сыпались на нас как из бездонной бочки. Приведу ответы и на другие вопросы:

Любимое занятие (хобби; коллекция; отношение к охоте и рыбной ловле).— Чтение. Раньше, когда позволяло здоровье, увлекался рыбной ловлей, был страстным охотником. В экспедициях, зная мою меткость в стрельбе, мне поручали охоту на медведя. Осуждаю хищническое истребление животных и приветствую решения правительства об охране природы.

Библиотека (число книг, состав, как давно собираете).— Книг — больше тысячи: и по специальности, и художественная литература, и классика, полные собрания сочинений классиков марксизма-ленинизма, многотомная история русского искусства. Собирается с молодости, постоянно пополняется и временами убывает: я не жадничаю, если просят какую-нибудь книгу,— они же не для коллекции.

Любимый герой.— Космонавт Андриян Николаев.

Любимые книги.— «Железный поток» Серафимовича, «Цемент» Гладкова, «Молодая гвардия» Фадеева, «Как закалялась сталь» Н. Островского.

Любимый писатель.— Мой товарищ по гражданской войне Всеволод Вишневский.

Ведете ли дневник.— На Северном полюсе вел; сейчас, к сожалению, нет.

Ваш «спортсмен № 1».— Боксер Николай Королев. Человек редкого мужества — и на ринге, и в бою.

Любите ли путешествовать.— Всю жизнь, знаю нашу страну не только из книг, но и повидал очень многие места своими глазами.

Любимый путешественник.— Фритьоф Нансен.

Отличительная черта.— Энергичность. Не признаю вялых, тяжелодумов. Люблю, чтобы все решалось быстро, конкретно, поделовому.

Что может рассердить.— Невыполнение обещания.

Недостаток, который внушает наибольшее отвращение.— Пьянство, так как пьяница теряет человеческий облик и становится животным, способным на подлость и преступление.

Какую черту характера Вы больше всего цените в людях.— Верность слову и долгу.

Ваш идеал человека.— Конечно же, Ленин.

Самый знаменательный день Вашей жизни.— 21 мая 1937 года — день высадки на Северный полюс.

...Да, несмотря на все, что нам пришлось перечувствовать на льдине, на всю жизнь самым дорогим осталось для меня воспоминание о нашей четверке, для которой около пяти километров воды под ногами, прикрытых трехметровым льдом, вроде бы и не существовало.

20 июня у нас был двойной праздник: и благополучное приземление Чкалова, и месяц нашего пребывания па льдине. Мы обменялись мнениями, что и как. Самое главное внимание обратили на минусы, на то, что мешает.

Никто не заметил, как прошел месяц, до того все были увлечены работой.

С каждым днем забот прибавлялось. Солнце старалось вовсю, и воды на льдине стало столько, что впору плавать на лодке. Особенно не повезло Кренкелю: капало прямо на голову.

— Это не работа, а пытка,— ворчал Эрнст.

Решили до морозов белую палатку приспособить под кухню, а там уж соорудить ледовый дом. Отправили статью в «Прав-

ду» — «Месяц на льдине». Какие-то выводы, наблюдения уже поднакопились.

Из Москвы пришла радиограмма: намечается беспосадочный перелет Громова в Америку. Женя получил новый титул — спортивного комиссара Центрального аэроклуба СССР: ему положено зарегистрировать место и время пролета по форме переданного нам дополнительного акта. После этого Эрнст будил Женю так:

— Товарищ спортивный комиссар, разрешите разбудить вас посредством удара кулаком в ваш ответственный бок.

Я хорошо знал Чкалова и Громова. Несколько лет между ними шло соревнование, обогащавшее авиацию. Я представлял себе, как Громов готовился к полету: прочитаны книги об Америке, перерыта вся литература об Арктике — о ее ветрах, температуре на разных высотах, состоянии льда, изучены все приборы, выверена и предусмотрена тысяча и одна мелочь. Громов порой напоминал мне гроссмейстера, видящего на двадцать ходов вперед. Интересно, пролетит ли он над нами. На всякий случай затеял разговор:

— Братки, какой заказ даем Громову?

— Посылочку бы — с письмами,— размечтался Женя.

— Поддерживаю,— сказал Кренкель.— Газет бы захватили.

Дольше всех молчал Петрович, спросил нерешительно:

— Спиртику бы, а? Хотя бы литров пятнадцать — двадцать!

— Правильно, спиртику бы. Петрович так на «ширшовку» налегает, что подозреваю — внутрь ее пользует,— подзадорил друга Кренкель.

— Эрнст, ты, ты...— Петрович замахал руками от возмущения.— Иди проверь.

— Будет тебе, Петя,— миролюбиво произнес Эрнст,— уж и пошутить нельзя.— Да, Дмитрич,— перевел он разговор на другую тему,— в старой радиорубке снежная стена обвалилась — вода подточила.

Аврал по благоустройству лагеря длился два дня. С кольями для радиомачт ничего не получилось, нарастили ледяные анкеры, позаимствовав для этого триста метров троса у Петровича. И ветряку теперь не страшен ни ураганный, ни штормовой ветер: он стоит на фундаменте из впаянных в лед продовольственных бидонов. Крутится и снабжает нас энергией.

24 июня запуржило, и склады и палатки оказались под толстым слоем снега. Ходим по лагерю словно слепые: сначала палкой пробиваем снег — нет ли трещины, и только после этого делаем следующий шаг. Я неумолим, требую соблюдать это правило неукоснительно.

Весь день у нас было хорошее настроение: штаб перелета Громова затребовал подробные данные о магнитном склонении в нашем районе. Женя ходил ликующий: вот она, отдача. Мы нужны! С удвоенной энергией Женя читал нам курс метеорологии, показывал, как и какие показания надо снимать с приборов.

Росли запросы и у Эрнста: потребовалась ему мачта для специальной антенны — связываться с радиолюбителями из разных стран. Я ответил: любишь связываться — будь ночным дежурным по лагерю, раз в час снимай наушники и проверяй, не появились ли трещины и разводья.

— Это что же, «недреманное око государево»? — Эрнст иногда любил щегольнуть эрудицией.

— Здрасьте,— осадил его Женя.— Тем самым оком величали полицейских ищеек и жандармов. Ты же у нас ночной сторож по сути, а по титулу — инспектор по безопасности.

...25 июня мы узнали, что в Москве состоялась торжественная встреча участников первой в мире воздушной экспедиции на Северный полюс. На Центральном аэродроме от имени ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР их тепло приветствовал Влас Яковлевич Чубарь. На приеме в Георгиевском зале присутствовали члены Политбюро и правительства. Державший речь Климент Ефремович Ворошилов сказал много теплых слов и о нашей четверке. На следующей неделе погода была — хуже не придумаешь: дождь, кухня протекает. И ветряк сложил крылья: слишком сильный для него ветер — восемнадцать метров в секунду. Я промок до нитки. А настроение — праздничное. Эрнст поймал часть передачи, из которой понял, что участников высадки на полюс наградили. Называлась фамилия Федорова, но Эрнст не разобрал, какой орден получил Женя. И вот я сижу на кухне, пытаюсь обсохнуть и согреться, а заодно готовлю обед. Эрнст вбегает, обнимает меня так, что кости трещат.

— Дмитрич, ты — Герой Советского Союза!

Кренкель связался с островом Рудольфа, и ему все рассказали. Капало на кухне изрядно, но Эрнст, улыбаясь, заметил:

— Дмитрич, да ты никак плачешь...

Такое же высокое звание получили Шмидт, Спирин, Шевелев, Алексеев, Мазурук, Головин, Бабушкин, а Герои Советского Союза Водопьянов и Молоков были награждены вторым орденом Ленина.

Федоров, Кренкель и Ширшов удостоены ордена Ленина. Я налил по «лампадочке» коньяку. Мы расцеловались, поздравили друг друга, поклялись, не жалея сил, работать и работать, чтобы оправдать оказанное нам доверие. И все-таки...

— За что? — то и дело повторял Женя.

— За образцовое выполнение задания правительства и героизм,— цитировал Кренкель Указ, подписанный М. И. Калининым.

— Так мы же еще ничего не выполнили, нам выполнять и выполнять,— не сдавался Женя.

— Будем считать, братки: мы получили аванс.

На том и порешили. Отправили благодарственную телеграмму в Москву, поздравительные — всем участникам посадки на льдину, а Эрнст сел принимать с острова Рудольфа телеграммы. Нашу радость понять можно.

Вступавших в комсомол в тот год спрашивали: «Назовите поселок, где все жители орденоносцы, а один — Герой Советского Союза». Имелся в виду наш «поселок» — станция «Северный полюс-1».

В один из следующих дней я копал во льду яму для продуктов и ухитрился пешней попасть по пальцу. Эрнст выступал в роли сестры милосердия — наш штатный «доктор» Ширшов в тот момент вытаскивал из океана сетки с разной мелкой живностью, Эрнст смазал мне палец йодом, перевязал. Как работник физического труда я временно вышел из строя, перешел на умственный — взялся приводить в порядок свой дневник. Я, конечно, не думал тогда, что дневник будет опубликован, что книга «Жизнь на льдине» будет пользоваться таким успехом...

Когда первые издания «Жизни на льдине» появились на Западе, на нее было очень много рецензий. Приведу лишь некоторые из них, прошу только понять, что мной руководит не авторское тщеславие — писателем я не был и уже, естественно, не буду. Интересна реакция мира на факт нашей жизни на льдине.

«Из этой книги вы можете точно узнать, как жила четверка русских — что они читали, что они ели, что они делали — это записывалось изо дня в день и, по словам Папанина, изложено в книге в том же виде, точно, как это было записано, без прикрас и изменений. Это — одна из замечательных историй об Арктике».

(«Геральд трибюн», 5 мая 1939 г.)

Большой интерес представил для меня отзыв дочери адмирала Пири — Марии Пири:

«Для среднего читателя книга может показаться несколько скучной, ибо состоит она из повседневных фактических записей о жизни четырех советских ученых. Но скука, если таковая и будет испытываться, всецело вызвана формой этой книги. Все,

что касается научной работы, до ужаса монотонно: бесконечные детали, неустанное упорство вплоть до драматической развязки... Но в беспокойной жизни на льдине, служащей игрушкой любому капризному арктическому течению, нет ничего скучного или монотонного. Когда от прихоти бешеного шторма или пурги зависит сама жизнь людей, тот факт, что им удавалось вести научную работу, являющуюся первопричиной их пребывания на льдине, сам по себе особенно глубоко может взволновать читателя...

Похвалы от начальства с материка и постоянные свидетельства по радио об интересе и гордости, возбуждаемых экспедицией в сердцах советского народа, настолько вдохновляли их, что после целого дня изнурительного труда они просиживали почи напролет, болтая, как дети, и призывая друг друга к еще более усиленной работе. Для любителей Арктики и ученых эта книга необходима».

Что ж, если «Жизнь на льдине» именно так поняли даже на Западе, цель была достигнута!

Каждый день мы от души радовались успехам Эрнста: карта, на которой он делал пометки, постепенно становилась рябой от точек: это были места, с которыми Теодорыч установил связь. И с норвежцами он беседовал, и с французом из Реймса, и с коротковолновиком из Нью-Йорка. Я представлял, какую рекламу они имели: шутка ли, связались с Северным полюсом! Эрнст пообещал, что первый советский радиолюбитель, связавшийся с ним, получит его личный приемник, находящийся в редакции журнала «Радиофронт». Ну и посыпалась же к нам радиоинформация из самых разных городов страны. Мы беспокоились, надолго ли Кренкеля хватит: заботиться о сохранности аппаратуры и держать связь с материком, передавать радиограммы, статьи и дежурить, помогать товарищам. Нагрузка, что и говорить, огромная. Впрочем, а кому было легче?

Петр Петрович Ширшов порою вовсе не ложился спать: вел суточные гидрологические станции. Когда мы начинали обсуждать итоги научных наблюдений, разговор затягивался надолго.

Наша льдина дрейфовала на юг почти вдоль Гринвичского меридиана со средней скоростью четыре мили в сутки. Начиная с 5 июня льдина двигалась зигзагами, шла то к востоку, то к западу. В общем дрейф нашего поля был подчинен направлению ветра, мы лишь уклонялись несколько вправо благодаря вращению Земли.

Федоров ежедневно проводил астрономическое определение нашего местонахождения, точность — до четверти мили. Метеорологические наблюдения велись четыре раза в сутки.

В июне средняя температура у нас была равна двум градусам тепла, наиболее низкая температура — минус один градус.

Все пробы воды с различных глубин океана, обработанные в гидрохимической лаборатории Ширшова, показали: всюду вода с положительной температурой, соленая.

Таким образом, неоспоримо установлено, что атлантические воды, открытые в более южных широтах Фритьофом Нансеном, мощным потоком поступают также и в околополюсный район; несут в центральную часть Северного Ледовитого океана значительное количество тепла.

Определение силы тяжести сделано в двух точках дрейфа. Измерения производились посредством маятникового прибора (сухопутного образца), сконструированного Ленинградским астрономическим институтом.

Солнца в Арктике и много и мало — я имею в виду лето.

Надвинулся туман, посыпал противный мокрый снег — нечто среднее между туманом и дождем. Воздух пропитан сыростью. Снег раскис, ходить стало трудно, все время проваливаешься в воду по колено. Да и вообще начало июля запомнилось мне чередой неприятностей. Во-первых, радиослужба Главного управления Северного морского пути сократила нам сроки связи с островом Рудольфа, выделенные для приема и передачи радиограмм. Во-вторых, открыл один из бидонов с продовольствием, а в нем все сухари пахнут керосином. Случилось это потому, что плохо запаянный бидон с сухарями был на некоторое время использован в качестве подставки для керосинового баула. Все же мы решили не выбрасывать ценного запаса продовольствия.

Иногда, ложась в постель, я думал: вот в радиограммах нам желают здоровья, терпенья, мужества. А что такое мужество?

Мужество не только являет себя в минуты наивысшего напряжения. Оно может быть буднично, проявляться в мелочах. Вся наша жизнь на льдине состояла из преодоления трудностей, как больших, так и малых.

Времена изменились. Ежегодно у нас организуются экспедиции в Центральную Арктику и в Антарктиду. Труд полярника теперь не воспринимается как что-то особенное. Но он остался по-прежнему опасным и доступен только мужественным и крепким.

Мужество необходимо в повседневной, будничной работе, в этом я убежден, как и в том, что научиться быть мужественным можно. Учиться мужеству — значит учиться быть честным, преданным своему Отечеству, отдавать всего себя тому делу, которому ты служишь. Мужество почти всегда сопряжено с известным

риском. Сознание того, что мы делаем нужное людям дело, оправдывало и нашу готовность к самопожертвованию, помогло нам выдержать все испытания, пройти через все трудности. Мужество — это в первую очередь победа над собой.

НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ВСЕХ МЕРИДИАНОВ...

...Думал я, что плакать на льдине мне больше не придется, но ошибся. Заставило — солнце. Я не уберегся, получил раздражение левого глаза: резь была — до слез.

— Не унывай, Дмитрич,— утешали меня друзья,— ты же сделал открытие: вон как велика, оказывается, солнечная активность на полюсе! И на юг не надо ехать: солнце есть, воды в избытке.

Воды действительно было в избытке. Какое блаженство: мы умывались, мыли руки, мыли посуду. Но если бы на льдине вдруг оказался санитарный врач, пожалуй, его бы хватил кондратий.

Наше счастье, что мух на льдине не было. Отбросы мы уносили подальше от гидрологических владений Петровича. Хоть и старались мы изо всех сил быть чистыми, условий для этого явно не хватало. На льдине я в полной мере оценил полярную шутку: «Сходишь в баню — и потом полгода так хорошо себя чувствуешь!» Льдина заставила ценить самые обыкновенные блага...

Еще в Москве мы договорились, что на льдине у нас все будет идти, как на суше. И вот пришла телеграмма из политуправления Главсевморпути о том, что на льдине создается партийно-комсомольская группа, парторгом утверждаюсь я. Состав ее был таким:

членов ВКП(б) — И. Д. Папанин — 25 процентов,
кандидатов в члены ВКП(б) — Э. Т. Кренкель — 25 процентов,
членов ВЛКСМ — Е. К. Федоров — 25 процентов.
Петр Петрович был беспартийным.

Мы работали, обсуждали проблемы международной жизни, говорили о делах на Родине. И бесконечно воевали. Не только с водой, но и с ржавчиной, иначе многие приборы скоро бы вышли из строя. Я ремонтировал пружину хронометра, чинил дрель. Врагом был и ветер — он словно испытывал прочность палаток, рвал их играючи. Не догадались мы продуть их в аэродинамической трубе, поверили поставщикам на слово. Я заклеивал дыры на палатках. Клеем служил эмалит. Не помню, прочно ли он держал заплаты, но к моей коже он приставал намертво: не брали его ни горячая вода, ни бензин. Однажды я ножом соскребывал эмалит с пальцев. За этим занятием застал меня Эрнст, спросил озабоченно:

— Вместе с кожей?

Показал ему кулак и пожалел об этом: эмалит склеил пальцы.

Вскоре разболелось у меня ухо.

— Дмитрич, ты меня правильно пойми,— сказал Петрович,— как товарищ, я тебе сочувствую. Радость же у меня профессиональная. Надо попрактиковаться, а то забуду все, чему меня учили медики!

Ускоренный курс медицины он прошел в одной из клиник. И вот взялся за мое лечение. У меня в ухе пулеметная стрельба, а Женя с Эрнстом подшучивают над Петровичем:

— Петя, это не о тебе ли сказано: «Несмотря на все усилия врача, больной выжил»?

— Ты уж не оставляй нас без начальника,— упрашивал Женя.

Хладнокровный Ширшов остался верен себе:

— Вы недооцениваете психологический фактор. Дмитрич станет здоровым, едва завидит мои приготовления, лишь бы не связываться со мной.

То ли фактор действительно оказался решающим, то ли помогло камфорное масло, но ухо прошло. Ширшов был, пожалуй, самым невооруженным доктором в мире: число инструментов и лекарств мы свели к минимуму, надеялись на свое здоровье. Надо сказать, оно нас не подвело.

А позже я, однако, сделал неприятное открытие: у меня, оказывается, есть сердце, которого я до этого ни разу в жизни не замечал. После того как я помогал Петровичу делать гидрологическую станцию (глубина — четыре тысячи метров), вдруг почувствовал в груди неприятные уколы. Тайком от товарищей выпил капли, расстроился: не хватало только, чтобы я стал обузой. Нужен был отдых, но не мог же я сделать себе послабление...

Вспоминаю, как ждали мы полета Громова, как надеялись, что он пролетит над нами. Ведь на тыщу верст — только лед и лед. Приятно было бы получить весточку.

— Сомнительно.— Эрнст, как всегда, был настроен реалистически.— У льдины такая скорость — ему нет смысла делать крюк.

— А если сбегать по льду в сторону полюса?

Эрнст шутку не принял:

— Великие авантюры всегда кончались плачевно.

Если уж Теодорыч загрустил, знать, сильно и у него было желание получить письмецо. Договорились, что Кренкель станет следить за эфиром, а остальные будут вести визуальное наблюдение. Знал бы Громов, как мы его ждали!

Эрнст передал метеосводку на остров Рудольфа, не расставался с наушниками. Самолет он «перехватил», когда тот летел над Колгуевом, принял с борта радиограмму: «Привет завоевателям Арктики — Папанину, Кренкелю, Ширшову, Федорову. Экипаж самолета АНТ-25 Громов, Данилин, Юмашев».

Женя, Петрович и я захватили бинокли, пошли к торосам. Петрович забрался на самый высокий, Женя стоял около теодолита. Он же спортивный комиссар, ему положено зарегистрировать пролет.

Тишина была такая, какая может быть только на полюсе в безветренную погоду. До боли в глазах мы всматривались в небо — самолета не было. Сколько мы стояли? Логика, несложный арифметический подсчет подсказывали: Громов уже далеко. Но мы ждали.

Эрнст от огорчения пошел «разговаривать с земным шаром» — ловить радиолюбителей, а также вести от Громова.

Мы имели полное право радировать на Большую землю: «Наши маленькие палатки среди торосов и трещин почти незаметны, поэтому для лучшего нахождения нас мы намалевали для Громова красный круг диаметром в сто пятьдесят метров. К сожалению, низкая облачность и туман не позволили экипажу самолета сбросить нам письма и газеты. Пролетев над полюсом, экипаж самолета послал нам приветствие... С огромной радостью узнали мы о новом рекорде Громова. Рады, что наши сведения о погоде помогли перелетам славных советских летчиков. На перекрестке всех меридианов светофор открыт. Добро пожаловать! Папанин, Кренкель».

Вот уж не думали, что фраза насчет светофора вызовет такой восторг у художников: появились сотни рисунков, карикатур, плакатов, на которых были изображены светофор на полюсе и я — в роли регулировщика!

Если бы графически изобразить нашу жизнь на полюсе, получилась бы, вероятней всего, синусоида. Надежды, связанные с полетами Громова и Чкалова, разочарования, взлеты и спады настроения. Мы, например, опасались цинги. Кстати, «специалист» по цинге у нас был — и довольно крупный — Эрнст. В 1936 году во время зимовки на Северной Земле эта болезнь едва не свела его в могилу. Цинга у него была особенная. Наверное, из-за того, что Кренкель коллекционировал разные редкости, на его долю и вид цинги выпал редчайший, грозивший внутренним кровоизлиянием. Если бы ледокол «Сибиряков» опоздал на считанные дни, все могло случиться. Потому Эрнст с особым рвением занимался физическим трудом. Мало того, что мы каждый день принимали антицинготные таблетки, я заставлял друзей съедать ежедневно

хоть по дольке чеснока и по луковице. Палатка наша насквозь пропиталась чесночным духом.

В середине июля из Москвы поступило новое задание: для международного конгресса геологов требуются сведения о морском дне в районе полюса. Петрович делал промер за промером. 17 июля установили: под нами толща воды 4395 метров — больше, чем в начале дрейфа. Открытие стоило четырех часов работы на сыром, пронизывающем ветру. Петрович обнаружил, что в придонных слоях воды температура более высокая, чем в срединных. Сколько же раз пришлось опускать батометры, чтобы появилось на свет обобщение!

В плотный распорядок дня вклинивались и праздники. 21 июля устроили себе выходной — два месяца жизни на льдине. Выходной был у нас понятием относительным: пищу готовить — надо, снимать показания с приборов — надо, передать метеоданные — надо, смотреть за льдиной — надо. Просто в честь выходного чуть позже вылезли из спальных мешков. Слушали пластинки, больше всего — Леонида Утесова, а вечером с Рудольфа нам читали газеты. Отступил я от железного правила — ничего не откладывать на завтра,— не стал в тот день ремонтировать анемограф, выведенный ветром из строя. Плохой из меня кладовщик: откупорил бидон с сахаром — а там конфеты «Мишка». Кондитеры решили устроить нам сюрприз: вместо сахара ровно сто пятьдесят «Мишек». Положил каждому долю на койки. Ширшов и Федоров — лакомки. Мы же с Кренкелем больше нажимали на табачок. Эрнст не курил, священнодействовал. Я был столь же страстным курильщиком. Был — до тридцать восьмого года.

Забегая вперед, скажу, что заставило меня бросить курить.

Однажды в Главсевморпути я до того заработался, что упал в обморок прямо в кабинете. И — попал к профессору Юдину. Он внимательно меня осмотрел, прослушал, спросил, курю ли.

— Пачки две в день.

Он попросил меня надеть белый халат и повел длинными коридорами и переходами. Наконец ввел меня в какую-то комнату, в ней два топчана, покрытые простынями.

— Смотрите! — профессор снял одну простыню.

Я человек не робкого десятка, многое видел, а тут отпрянул: лежит покойник, грудная клетка вскрыта, легкие красные-красные, с прожилками.

— Это легкие здорового человека. Подчеркиваю: здорового, некурящего,— сказал Юдин.

Поняв мой немой вопрос, профессор ответил:

— Попал под машину. А это,— он снял простыню с другого топчана,— легкие курящего человека.

У покойника легкие были просмоленные, словно вымазанные дегтем или сапожной ваксой.

— Ну как?

Я достал из кармана коробку «Казбека», смял ее, бросил в урну и сказал:

— От неожиданности инфаркт можно схватить.

— А вы из тех, на кого слова не действуют. Мне же нужно, чтобы вы бросили курить.

Так отучили меня от папирос — в один миг. Больше не курил.

...В июле озер на льдине столько, что впору давать им названия. Хорошо, что меня выручали высокие охотничьи сапоги. А ведь, когда собирались, надо мной подтрунивали: «Дмитрич, на льдине утки не водятся». Нет, запас никогда не бывает лишним. После долгих ненастных дней 24 июля небо прояснилось, и мы узнали, где находимся: 88 градусов 3 минуты северной широты, 6 градусов восточной долготы. Именно в этом месте были сделаны уникальные фотокадры. Мы спешили: пока полярный день, ясная солнечная погода, надо заснять картины нашего быта, труда. Я старался изо всех сил: даром, что ли, потратил столько времени на обучение. Получилось, на мой взгляд, удачно.

Потекли ледовые, точнее — водные будни. Чтобы вы получили о них полную характеристику, приведу запись из дневника от 26 июля.

«Встреченные большой радостью заморозки продолжались недолго.

Погода отвратительная: туман, моросит дождь, температура воздуха — четыре градуса тепла. Лед снова начал сильно таять. Наша жилая палатка в опасности. Канал, по которому бежит вода в прорубь, углубился до шестидесяти сантиметров. Ходить к палатке даже по доскам теперь опасно: можно свалиться в широкую полынью.

Женя ушел в свою лабораторию обрабатывать материалы.

Много возни доставляет нам гидрологическая лунка, куда бурным ручьем стекает вода с окрестных озер. Образовался стремительный водоворот, размывающий стенки проруби и угрожающий лебедке. Петр Петрович старательно ее укрепляет. Там, у лунки, такой сильный напор воды с двух сторон, что Ширшов боится потерять свою драгоценную лебедку. Он делает целое сооружение из досок, кусков фанеры и палок. Даже все свободные лыжи пошли в дело. Провозился до самого обеда. Зато теперь лебедка, кажется, в безопасности.

Я ходил смотреть, как бежит вода по нашей льдине. В одном месте образовался даже водопад: если туда упасть, то уже не выберешься. Надо будет сфотографировать нашу «Ниагару»...

На всем нашем ледяном поле вода; попасть к базам теперь можно только на клипер-боте. Я забрался в эту резиновую лодку и объехал «свое хозяйство». Установил, что на льдине остался лишь один маленький «сухой» островок, но и ему угрожает опасность затопления.

Словно миниатюрный ледокол, проталкивалась наша лодочка между маленькими льдинками, плававшими на поверхности озер. Временами я забывал, что это не глубокие полыньи, а озера и что под ними еще около метра льда. Отъехав на довольно большое расстояние, я решил вернуться обратно: в тумане можно легко заблудиться.

Петр Петрович добыл из океана пробу планктона, долго исследовал ее в лаборатории, а потом тоже отправился на байдарке в плавание по «морю», образовавшемуся на нашей льдине.

Если бы нас захотели снять сейчас отсюда самолетами, ничего бы не вышло: нет и стометровой площадки для посадки, а глубина надледной воды такая, что всюду можно свободно плавать даже на килевой лодке.

Перед сном Теодорыч поймал музыку, которая всю ночь звучала из репродуктора».

Пожалуй, именно в те дни мы по-настоящему осознали, на какой риск шли, отправляясь на льдине, которая «худела» на наших глазах.

Но тяжелые думы и опасения мы старались гнать от себя. Решили: лучше жить маленькими радостями. Ветряк заработал, бодрые телеграммы отправлены нашим домашним, которые не представляли и сотой доли грозившей нам опасности. И хорошо, что не представляли.

Петрович ходил злее злого: строитель из него никудышний, лебедка снова в опасности. Подавай ему еще досок, фанеру, веревки, палки — а из каких запасов?

И Женя, и Петрович научную технику знали досконально, а куда более простая бытовая ставила их в тупик.

В ледяном дворце Петровича шумел примус. Ширшов опускал вертушку на разные глубины, определял скорость течения воды на разных горизонтах. Вертушку он обливал кипятком, иначе пресная вода, скопившаяся в лунке, проникала во время спуска вертушки внутрь механизма и застывала, едва прибор попадал в морскую воду. Я помогал ему поднимать трос: Петя работал четырнадцать часов подряд.

Подняли мы очередную вертушку. Петя сделал запись в книжке и решил зачем-то отвернуть пробку примуса, который мы заправили керосином и бензином и сильно накачали. Неожиданно вспыхнуло сильное пламя, Петя закричал и закрыл лицо руками.

Оказалось, пробка выстрелила ему в бровь, пробила кожу. Если бы сантиметром ниже... Пришлось провести профилактическую беседу, призвать братков к порядку.

Я опекал Ширшова и Федорова. Полярный волк Кренкель в опеке не нуждался. Мы не переставали дивиться его успехам. Мощность радиостанции всего 20 ватт — а Эрнст связался и с коротковолновиком из Южной Австралии и с матросом Тролезом с Гавайских островов. Любопытное это племя — радиолюбители: насколько же они любознательны и отзывчивы! Тролез сообщил, что много читал о нас, что у них в Гонолулу градусов под пятьдесят жары, что он был бы рад хоть чем-то помочь нам. Эрнст поблагодарил за добрые слова.

Да, в Гонолулу под пятьдесят. А у нас 29 июля чуточку похолодало — ноль градусов. Меньше таяния, меньше лишней работы. Тем более что в нашем коллективе появился один нетрудоспособный, Это я, начальник станции.

Я на лопате носил снег, обсыпал палатку. Лопата большая, снег мокрый, слежавшийся — тяжело. Меня в локте и кольнуло, а потом началась резкая боль. Ширшов поставил диагноз:

— Растяжение связок. Смажем йодом. Вплоть до выздоровления — никаких физических нагрузок, иначе возможно обострение.

Отлучение от работы я переживал тяжело: друзья падают от усталости, я же вроде как отлыниваю. А у нас опять впереди ответственнейшее дело: скоро в трансполярный перелет должен отправиться экипаж Сигизмунда Леваневского, большого друга Кренкеля. Леваневский был на редкость талантлив, фанатично предан и авиации и Арктике. И — удивительно невезуч. Только на льдине узнал я, что он, оказывается, пытался сманить Кренкеля. Как это было, Эрнст спустя тридцать пять лет рассказал в своей книге. Февральской ночью тридцать седьмого года Леваневский прямо из Кремля приехал к Эрнсту, стал уговаривать:

«— Экспедиция может разбиться при посадке на лед. В каком направлении ее потянет дрейф — неизвестно. Они там передерутся, зарежут друг друга, сойдут с ума. Врача у них нет. Простой аппендицит — кончен роман. Затем их могут просто не найти в Ледовитом океане. Одним словом, полтора года сплошных волнений. А тут сутки, максимум двое...

— Сигизмунд, ты умный человек. Представь себе, что в высокое учреждение приходит Кренкель, чтобы сказать,— не хочу лететь с Папаниным на полюс, хочу с Леваневским в Америку. Что бы ты ответил?

— Я бы погнал тебя поганой метлой, и ты бы не попал ни туда и ни сюда!

— Золотые слова! Говорить на эту тему больше не стоит».

Рассказ этот меня озадачил. Леваневский — я это знал — парень горячий, пылкий, гордый. Но ведь какие слова сказал! «Передерутся, сойдут с ума». Опасение это высказывали многие, подкрепляя его — увы! — нередкими в истории освоения Арктики примерами. А у нас? Мы сроднились, не было ни одного конфликта, шероховатостей, трений.

Но пока мы день и ночь жили при ясном свете солнца, надо было готовиться к тяжкому испытанию — полярной ночи. Готовиться загодя, потому что не так уж сложно без света провести сутки, двое, неделю, но не месяц за месяцем...

Люди на льдине собрались бывалые, полярной ночью нас было не удивить, если бы не «мелочь»: зимовали мы раньше в деревянных домах с хорошими печами, под ногами была земля. И народу было побольше, и нагрузки на каждого поменьше. А тут, несмотря на тьму, океанские глубины надо исследовать, не мерзнуть в палатке, не думать о бездне под ногами. Труднее станет вести и научные изыскания, и хозяйство. Потребуется больше горючего для освещения, стекла будут лопаться. Это «ночное хозяйство» я загодя привел в порядок. Но души-то людские тоже надо к ночи готовить. Обменялись мнениями, кто как переносит полярную ночь. Я откровенно признался:

— Не знаю, кого как, а меня в начале полярной ночи все ко сну тянет: спать лег — темно, проснулся — темно, работаешь — темно. Приходится заставлять себя считаться с часами.

— Это дело поправимое,— заметил Кренкель,— меня другое беспокоит: мы на льдине, надо все время за ней следить, а без света это куда сложнее.

— Нам бы зрение, как у кошки,— невесело пошутил Женя.— А то мы только услышим, как ломается лед. Не сразу в темноте отыщешь базы, которые придется спасать.

— Ладно, братки, не так страшен черт, как его малюют. Тем более фонари есть. Только прошу: не рискуйте понапрасну. Осторожность, предусмотрительность превыше всего. Это ведь тоже входит в программу научного эксперимента — четверо на льдине полярной ночью. Выдюжим?

— Дмитрич, конечно же выдюжим! — поддержал меня Женя.

Удивительно, но факт: мою руку вылечило солнце. Пошел я на базу № 2 — глазам своим не поверил: такое ощущение, что побывал здесь злостный хулиган. Запасной мотор лежал под перкалем — свалился в лужу. Бидоны с продовольствием валялись где попало. И — вода, вода... Я облюбовал новую площадку, перенес больше тонны.

Мистеру Тролезу удалось 31 июля снова побеседовать с Кренкелем. Он в панике: газеты пишут, что вся наша льдина растаяла, нам очень худо. Журналисты оповестили, что мы издалека возим снег, чтобы обсыпать палатки. Эрнст успокоил жителя Гонолулу. Раз уж о нас знают каждую подробность даже на Гавайских островах, как же велик в мире интерес к нашей работе!

1 августа ночью, при свете незаходящего солнца Эрнст, дежуривший по лагерю, увлекся работой и не обратил внимания на то, что Веселый неистовствовал — лаял непрерывно. Пес прямо надрывался, Кренкель — ноль внимания. Что-то все же его заставило осмотреться, и тогда он закричал:

— Вставайте, пришли три медведя...

Мы трое спали. Вскочили, оделись быстрее, чем солдаты в казарме, а Эрнст с винтовкой — на улицу. От первого же выстрела медведи — от нас! Он ведь, медведь, только с виду неповоротлив; на самом же деле может бежать со скоростью до девяноста километров в час. Была то медведица с медвежатами. Веселый, спущенный с привязи, догнал их, делал круги, лаял. Мы бежали следом, но куда там! Медведи скрылись из глаз.

В палатку мы вернулись раздосадованные. Столько мяса ушло — свежего, антицинготного, думал я про себя.

Спасибо, Эрнст отшутился:

— Эх вы, ученые! Для чего живете — для охоты или для науки? Петя, тебе что важнее: шашлык из медвежатины или то, что она в такую даль с детьми забрела?! Мы открытие сделали, а некоторые интересы живота ставят выше интересов науки. Да здравствует наука и долой охоту!

Но, каюсь, в тот момент я меньше всего думал об открытии. Мне были необходимы два-три центнера свежего мяса. Медведица и медвежата помогли нам окончательно опровергнуть вывод Нансена о том, что высокие широты — мертвая зона. Видели мы пуночек, глупышей. Допустим, они могли залететь издалека. А у медведицы медвежата маленькие. Значит, на свет они появились на дрейфующем льду. Основная пища медведей — морской зверь, значит, и он появляется на дрейфующем льду. Судя по скорости, с которой она от нас убегала, и габаритам, медведица явно не голодала. Следовательно, есть и нерпы...

— Наличие живых существ в центре полярного бассейна установлено,— поставил точку наш гидробиолог Петр Петрович Ширшов.

Трудным был день 1 августа. Льдину несло то на север, то на северо-восток. Двадцать один километр в сутки! Если льдина не затормозит, не сбавит прыть, наши планы прожить на льдине минимум год полетят вверх тормашками...

Из Москвы пришло приветствие от Международного конгресса геологов. Приветствие с дальним прицелом: нас не столько хвалят, сколько говорят, чего же от нас ждут.

Радиосвязь наша была ступенчатой: с Диксона — на Рудольфа, оттуда — к нам. Полярные радиобури нарушили связь между Рудольфом и Диксоном. Мы знали, что для нас скопилось много телеграмм на Диксоне, и не могли получить их.

Зато была радость: по длинным волнам к нам ворвалась радиостанция имени Коминтерна. Пионеры прочитали стихотворение, попросили оставить им хоть одно белое пятно на карте. Каждый из нас в тот момент спутешествовал в свое детство.

3 августа я увидел лахтака — морского зайца. Ничего себе зайчик, туша пудов на двадцать. И снова, вместо того чтобы переживать радость нового открытия, подтверждающего жизнь в океане, я занялся охотой: мы с Петровичем спустили байдарку, пытались подстрелить нежданного гостя. Меня интересовали его мясо, жир. Петровича же, главным образом, содержимое желудка. Но лахтак нырнул, и больше мы его не видели. Зато заметили перевернувшуюся льдину, на ней было множество водорослей. Новое пополнение коллекций.

Пока солнце светило круглые сутки, в минуты отдыха мы читали. Пусть у меня ученая степень доктора географических наук — присуждалась-то она без защиты. От себя не убежишь: систематического образования я не получил. Приходилось наверстывать упущенное всю жизнь.

После льдины, когда услышал ненароком: «Доктор — жестянки паял, мясо жарил», меня словно по щеке ударили.

Знал бы тот желчный человек, какую неоценимую услугу мне оказал! Знал бы, как нелегко самому постигать то, что ему преподаватели втолковывали! А ведь пришлось постигать, просто иного выхода не было.

Не мне судить, надо ли было нам, зимовщикам «СП-1», присуждать тогда ученые степени. Во всяком случае, где бы я впоследствии ни выступал — и в Академии наук, и оппонентом на защитах докторских и кандидатских диссертаций,— профаном себя не чувствовал. Помогли книги. Я не пропускал ни одной публикации — газетной или журнальной по своему, арктическому профилю, непременно участвовал в работе симпозиумов, конференций, выступал с докладами. Готовился я к докладам, наверное, раз в десять дольше, чем кто-либо другой. Спрос-то с меня особый: льдина принесла шумную славу. А слава — тяжелая ноша. Она и раздавить может. Меня радовал Юрий Гагарин: слава его не испортила, остался таким же простым, обаятельным, скромным, интересным собеседником, каким был до полета в космос. Слава заставила его

быть гораздо требовательнее к себе, стремиться к новым высотам. А Андриян Николаев? Это же воплощение скромности...

Я тоже познал известность, знаю, как она приятна и как тяжела. Иногда у меня было ощущение, что я живу на витрине большого магазина, потому что нигде не мог избежать любопытных или оценивающих взглядов.

Обращаюсь снова к своему дневнику, запись помечена 12 августа:

«Арктика продолжает напоминать о себе, как бы опасаясь, что мы забудемся, предадимся благодушию, покою и развлечениям.

Чертовой силы ветер, мокрый снег. Батометры по-прежнему в плену. Петрович рвет и мечет: надо делать новые замеры, а тут еще со старыми не все в порядке. Льдина осатанела: шестнадцать миль за сутки — и все на юг. Ширшов предсказывает:

— Будем мчаться еще быстрее.

Эрнст опять привязан к рации: Леваневский вылетает через полюс на Аляску, просит у нас летной погоды. Дали ему «добро». Лег спать около пяти утра выжатый как мочалка — крутил лебедку. Уснуть не мог: думал о Леваневском».

И теперь, спустя десятилетия, не могу забыть тех трагических дней. К гибели нельзя привыкнуть. Полеты Чкалова и Громова, прошедшие, что называется, без сучка, без задоринки, убаюкали многих.

Мы ловили сообщения:

— Сильные встречные ветры до ста километров в час.

— Стекла кабины самолета покрыты изморозью.

— Летим над Северным полюсом. Достался он нам трудно.

Еще бы: облачность и лобовой ветер!

— Отказал правый крайний мотор, идем на трех, очень тяжело, сплошные облака.

Только получив последнее сообщение, мы осознали серьезность ситуации: до материка еще ой сколько! И уж если самолюбивый, всегда находивший выход из любого положения Леваневский признал, что им очень тяжело, представляю, как же там было. Больше сообщений не поступало. Эрнст просил кофе:

— Погуще!

Он сидел у рации, и на него страшно было смотреть, так он позеленел. Приказ из Москвы: Кренкелю следить за самолетом на аварийной волне, кто знает, может приледнились. Настроили аварийную радиостанцию. Кренкель не отходил от нее больше двух суток. Безрезультатно. Московское радио сообщило: Леваневский молчит.

Я вытащил Эрнста из радиорубки, предварительно попросив радистов острова Рудольфа подменить его хотя бы часа на два. Сердце брало в тиски: неужели погибли?!

Потом я сказал:

— Ну, Петрович, пойдем крутить «разлуку»,— так, не знаю почему, прозвали мы ручную гидрологическую лебедку.

14 августа нам сообщили, что на розыски Леваневского вылетели Водопьянов, Алексеев, Молоков. Из Москвы запросили, в каком состоянии наш аэродром. Исходили на лыжах всю льдину. Доложили: поверхность старой площадки испорчена. Но в пятидневный срок можем приготовить посадочные площадки размером пятьсот на семьсот метров. Покров крепкий, рекомендуем посадку на колесах. Просим привезти десять ампул нормальной воды для анализа, химически чистого гипосульфита пятьсот граммов, керосиновые фитильные печки, три лампы в тридцать линий, фрукты, овощи и «Океанографию» Шокальского. Книга была очень нужна Петровичу.

Боялся я за Кренкеля, как бы он не сдал. Он не снимал наушников и слушал, слушал, не подаст ли голос самолет Леваневского. Пришло сообщение правительственной комиссии. Она планирует: превратить нашу льдину в авиационную базу. Я снова обошел льдину, она день ото дня хуже. Надо трезво смотреть на вещи: наших четырех пар рук недостаточно, чтобы соорудить не просто посадочные площадки, а хотя бы мало-мальски пригодный аэродром.

Петрович решил проверить двумя вертушками скорость течения воды и скорость дрейфа. Одну опускал на глубину в четыреста метров несколько раз — показалось ему, что она неисправна. Только 16 августа докопался он до причины неисправности.

— Понимаешь, Дмитрич,— с жаром стал он рассказывать мне,— когда лед дрейфует слишком быстро, на глубине пятидесяти — семидесяти метров возникает обратное течение. Ты только представь: если бы наша льдина опустилась на такую глубину, ее бы понесло прямехонько к полюсу.

Киваю головой, говорю:

— Да, да, прямехонько к полюсу.

Петрович рассердился:

— Дмитрич, у тебя слоновья кожа? Это же открытие.

— Не серчай, Петрович, я все понял. Только все думаю о Сигизмунде.

— Думаешь, мы о нем забыли?!

Я взял лопату, пешню, топор, фотоаппарат и на лыжах пошел строить аэродром. Один. Я не мог оторвать от дел ни Женю, ни Петровича, ни, тем более, Эрнста от наушников: вдруг услышит Леваневского.

Всюду бугры, торосы. И вот я скалывал пешней лед, укладывал его на нарты, отвозил. Я снял и меховой жилет, и гимнастерку — жарко. Хватило меня часа на четыре.

Спринтерская скорость льдины начинает всерьез беспокоить: она столкнулась с соседкой, подняла ту на дыбы, высота торосов с трехэтажный дом. Пострадала и кромка аэродрома, который я взялся строить.

Я долбил лед и вспоминал, вспоминал. Большелобый, красивый, сильный человек. Семнадцати лет он, сын питерского рабочего, ушел на гражданскую войну, а отвоевавшись, стал учиться. Сигизмунд окончил школу морских летчиков в моем родном Севастополе. Спасал челюскинцев, устанавливал рекорды дальности полетов. Входил в первую семерку Героев Советского Союза, награжден орденами. Было Леваневскому всего тридцать пять лет. И вот — погиб, и с ним его экипаж, шесть человек. Что он погиб, я уже не сомневался.

К 23 августа мы полностью закончили очистку ледяной площадки. И на всякий случай решили найти место для второго аэродрома. В течение двух часов «ощупывали» каждый участок льдины, осматривали торосы и бугры, но подходящей площадки не обнаружили.

К нам опять заявилась неожиданная гостья, которая вызвала большое оживление: в лагерь прилетела чайка.

Вечером слушали «Последние известия» по радио. Передавали, что в Москву вернулись из Америки герои трансполярного рекордного перелета: Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин. Москва торжественно их встретила.

Ночью получили радиограмму из Москвы: нам предлагали следить за полетами американского арктического исследователя Вилкинса, который вылетает на розыски экипажа Леваневского из Коппермайна (северное побережье Канады). Мы в точности выполняем указания Главного управления Северного морского пути.

Налетевший шторм не утихал долго, засыпал и аэродром, и склады, и гидрологическую лунку, и кухню. Пурга прекратилась лишь через несколько дней, заставила меня заняться «археологией»: раскопками всего хозяйства. А между тем подоспел юбилей — сто дней на льдине. Написал об этом статью в «Правду», подвел некоторые итоги.

Итоги мы подводили не только для печати. При каждом удобном случае старались суммировать научные выводы, передавать их по инстанциям.

Мы трезво смотрели на вещи. Льдину все время сжимало, тре-

щина подбиралась к нашей палатке, в которой 1 сентября температура была плюс три градуса.

И льдина, эта исполинская, многомиллионнотонная махина, уменьшалась медленно, но верно.

Непрерывная сырость дала себя знать: мы подхватили ревматизм.

Я записал в дневнике:

«Развеселил нас доктор Новодержкин с острова Рудольфа, к которому мы обратились за консультацией. То-то хохоту было, когда Эрнст зачитал рекомендации: принимать на ночь горячие ванны, после чего натирать суставы ихтиоловой мазью с какой-то смесью, спать в перчатках, утром мыть руки мыльным спиртом...

Кренкель предложил текст ответной радиограммы: «Первое — ванна отсутствует, второе — состав мази неясен, третье — буде спирт обнаружится, хотя бы мыльный, употребим внутрь»».

Мы обрадовались зиме, тому, что 2 сентября было минус двенадцать градусов: конец воде! Началось снежное строительство. Мы применили в «зодчестве» такой необычный материал, как мокрый снег. Оказалось, что мокрый снег, из которого мы делаем ледяные кирпичи, практичен и крепок.

Мы возвели роскошную, вместительную кухню. В ближайшие дни начнем утеплять жилую палатку — натянем на нее покрышки из гагачьего пуха. Потом мы соединим палатку с ледяной постройкой общей крышей и будем торжественно отмечать открытие зимнего сезона на станции «Северный полюс».

В начале сентября сутки за сутками тянулись почти сплошные сумерки, солнце ходило низко над горизонтом. От торосов падали длинные синие тени. Скоро — полярная ночь.

Расшнуровав палатку, сняли верхний чехол. Распаковали гагачьи покрышки, натянули на стенки, затянули все брезентом и быстро зашнуровали палатку. Внесли шкуры, под которыми — фанера и резина. На оленьи шкуры поставили койки, закрепили радиостол, установили приборы.

Итак, мы переселились в зимнюю квартиру. Кренкель шутит:

— Дачный сезон окончился.

Приготовили обед и впервые отдыхали в утепленной палатке. Собственно, даже не отдыхали, а проверяли теплоту нашего жилья или, как мы его называем в шутку, «Центрального дома Северного полюса».

Теперь, чтобы попасть в жилую палатку, нам нужно было пройти через тамбур и кухню. В тамбуре мы снимали валенки.

Зажгли керосиновую лампу. Она будет гореть круглые сутки — до конца полярной ночи. Мне пришлось — по совместительству — занять вакантную должность «ламповщика Северного полюса».

Теперь мы обедали уже в новой кухне. Просторно. По туго натянутой крыше гудит ветер. Ледяные стены отлично защищали от ветра, пол застлан фанерой. На кухне мы установили репродуктор.

После обеда я навел порядок и оборудовал полки, вморозив доски в ледяные стены. Расставил на полках кухонную посуду, развесил лампы, очистил тамбур. Теперь кухня была приведена в такое образцовое состояние, какому могла позавидовать любая хозяйка. Тут же, на кухне, я поставил два бидона с горючим для примусов и для лампы.

В один из сентябрьских дней, а именно 13-го числа, изрядно волновался Петрович, думая, не допустил ли он ошибку при измерении глубины. Прибор показал 3767 метров — тридцать две мили севернее было глубже на 526 метров. Океан «обмелел»? Это был первый признак существования подводного хребта, ученые позднее обследовали его.

Сообщение Петровича нас заинтересовало, мы подробно его комментировали. В нашем гагачьем домике горело две лампы, было даже жарко: нам не страшен, хотя бы во время сна, никакой мороз. Человек настроен, как правило, на оптимистическую волну. Хотелось верить, что льдина окажется умницей, ветры — послушными, мороз — помилосердней. Только размечтались, Петрович охладил наш пыл:

— Во время промера в проруби колебался уровень воды — где-то сильное торошение. Хотя и нет ветра, льдины «целуются».

Петр Петрович установил механику обратных течений, возникающих в результате дрейфа. Оказывается, дрейф льда увлекает с собой только сравнительно тонкий поверхностный слой воды толщиной до двадцати пяти — тридцати пяти метров. Под этим слоем, на глубине пятьдесят — семьдесят метров, а нередко и до ста метров, возникает обратное течение. Ширшов подробно проследил, как возникает это обратное течение, его скорость и продолжительность.

Зима и темнота вступили в свои права. Температура 19 сентября — минус двадцать шесть градусов. Мы решили, что сказывается влияние сурового климата Гренландии.

Все надели меховые комбинезоны. Прекратилось фотографирование, киноаппарат получил длительный отпуск до будущих светлых дней. Привыкаем к желтоватому свету керосиновых ламп. Только изредка и очень ненадолго заглядывало к нам в гости солнце. Тогда Женя торопился определить координаты станции.

Петр Петрович настойчиво изучал английский язык. Каждый день перед сном он уделял этим занятиям час.

Женя вморозил в стены ледяной обсерватории деревянные полки и соорудил несколько ледяных тумбочек для установки дополнительных приборов. Весь день он провозился в обсерватории, окончательно разобрался в своем сложном хозяйстве. Все ненужное сдал мне на склад.

Я тоже перенес снаряжение на склад, освободив нарты: они должны быть готовы на случай сжатия льдов.

Четырехмесячный юбилей нашего пребывания на дрейфующей станции «Северный полюс» мы отметили по-своему: умылись и переоделись.

Вечером я побрился, нагрел чайник с водой, разделся до «малого декольте», как говорил Кренкель, и помылся. Петрович помогал. Хотя «на дворе» двадцать градусов мороза, приходилось терпеть: по случаю праздника мы твердо решили привести себя в порядок.

Потом мы слушали по радио последние известия. Было приятно, в Москве о нас вспоминали, посылали нам слова, полные теплоты, внимания и любви.

Слушали выступление Михаила Водопьянова. Он говорил, что о нас расспрашивают во всех городах страны.

Петр Петрович по случаю праздничного дня пожертвовал сто пятьдесят граммов добытого из коньяка спирта, которого у него, кстати сказать, очень мало.

Мы пожелали друг другу, чтобы дрейф закончился благополучно.

У этих радостей была своя прелесть: маленькие, совершенно незаметные на материке, они вносили разнообразие в нашу до предела загруженную, но в общем-то монотонную жизнь, которая начиналась и кончалась словом «работа».

Лодырем я в жизни не был, безделья органически не переношу — и все-таки, положа руку на сердце, скажу: так, как на льдине, я уставал, пожалуй, лишь во время войны.

26 сентября Женя подсчитал, что мы находились на широте 85 градусов 33 минуты. Когда Эрнст сообщил наши координаты на остров Рудольфа, там удивились:

— Куда вы так быстро несетесь?!

В один из последних дней сентября вышел я из палатки и не узнал лагеря. Льдина покрылась снежными застругами и напоминала море, застывшее в момент наибольшего волнения. Торосы еще дымились тоненькими струйками пурги. Вся поверхность льдины изменилась. Огромные сугробы, заструги и снежные валы окружали нас. Базы и палатки были засыпаны снегом.

По радио слушали мы концерт Якова Зака из Большого зала Московской консерватории. Слышимость была хорошая.

— Теперь, в полярную ночь, улучшится слышимость всех станций,— заметил Эрнст.

Разнообразило нашу жизнь совмещение профессий. Эрнст все чаще доверял Жене передавать метеосводки, вести прием. Получалось, конечно, медленнее, но зато у Эрнста был перспективный дублер.

Теодорыч вообще выступал в роли эрудита: Женю обучал радиоделу, меня — игре в шахматы. К тому же он был отличным политинформатором: новости к нему сыпались из самых разных стран, от самых разных радиолюбителей.

Лавры Кренкеля не давали покоя Жене: он приохотил меня к астрономическим наблюдениям — недаром же учился я на Большой земле. А сам не на шутку «заболел» радиофикацией: сделал проводку в метеобудку, поставил микрофон в обсерваторию. Теперь была связь с жилой палаткой. Произошло разделение труда: он вел наблюдения, диктовал нам результаты, мы записывали. На морозе это делать тяжело: сразу коченеют пальцы.

В последний раз мы увидели солнце 4 октября. Началось царство полярной ночи.

Не скажу, чтобы мы особенно этому обрадовались, но дрейф полярной ночью тоже входил в научные планы.

При слабом свете я обошел льдину, осмотрел владения.

Если бы кто знал, как волновали нас вести с Родины! Мы жили ими. А она готовилась к событию исторической важности — первым выборам в Верховный Совет СССР.

Мы ловили радиопередачи о выдвижении кандидатов в депутаты, слышали знакомые фамилии — Стаханов, Кривонос. По радио же с острова Рудольфа Марк Иванович Шевелев рассказал нам, как будут проходить выборы.

Мы спросили:

— Марк, ну а у нас как будет? В какой округ и участок мы входим, куда прикреплены, когда получим бюллетени?

— Насчет вас указаний пока не поступало.

— Запроси!

— Хорошо. Тут вот «Вечерняя Москва» просит вас передать статью. У них специальная полоса готовится: рассказы счастливых людей.

Согласны. В эту категорию мы входим.

31 октября меня так обнял Эрнст, что кости затрещали:

— Дмитрич, петрозаводцы выдвинули тебя кандидатом в депутаты Совета Национальностей!

У меня и руки и ноги сделались ватными.

Друзья поняли мое состояние, тепло, сердечно поздравили.

А потом нам передали официальный документ — постановление окружной избирательной комиссии Петрозаводского городского избирательного округа по выборам в Совет Национальностей.

Длинную радиограмму с постановлением Эрнст зачитывал с особой торжественностью.

Документ получен. Надо давать ответ. И я обратился в республиканскую газету «Красная Карелия» с письмом:

«Прошу вас передать моим избирателям искреннюю благодарность за большое доверие, которое они мне оказали. Я рад отдать свои силы, если нужно, и жизнь, чтобы достойным большевика образом оправдать оказанное мне доверие...

Исполнилось полгода нашей работы на дрейфующей льдине в Ледовитом океане. Мы собрали ценнейший научный материал. Это нам нелегко достается, но упорно и настойчиво проводим мы свою работу, радуемся, что выполняем почетное задание партии...»

Вскоре кандидатами в депутаты народ назвал и Федорова, и Кренкеля, и Ширшова. Надо ли говорить, как радовались мы друг за друга?

Голосовать же нам не пришлось: положением о выборах было предусмотрено, что избирательные участки на полярных станциях создаются там, где зимуют не меньше двадцати пяти избирателей.

Дали в Москву телеграмму: «Живем и радуемся вместе со всем советским народом, со всей нашей Родиной». Узнав о том, что все мы стали депутатами, отправили благодарственные телеграммы избирателям.

Льдина лишила нас возможности голосовать, попасть на первую сессию Верховного Совета СССР, которая открылась в январе 1938 года. 14 января Эрнст принял письмо-поздравление из Кремля от депутатов, адресованное нашей четверке, а также Илье Мазуруку и Марку Шевелеву: «Нас с вами разделяют тысячи километров. Но мы с вами, родные, и вы сейчас среди нас. Куда бы ни попал наш советский человек — в Арктику, в тайгу, в далекие моря,— он по-прежнему остается в дружной семье народов нашей Родины».

Немедленно отправили ответ: «Выполняя задание партии и правительства, мы в эти радостные дни продолжаем свою работу на дрейфующих льдах. Но вместе со всем народом обращаем свои мысли и чувства к сердцу великой страны».

Нам, хотя и урывками, удалось познакомиться с материалами сессии. Они были впечатляющими. Страна уверенно шагала в гору, брала высоту за высотой.

Очень порадовала меня весть о том, что в дни работы сессии мой большой друг Иван Степанович Исаков стал кандидатом

в члены партии. Он занимал в то время пост заместителя наркома Военно-Морского Флота.

Иван Степанович написал хорошие книги — воспоминания и рассказы. 7 сентября 1959 года он прислал мне номер «Нового мира», где были напечатаны его «Крестины кораблей» — невыдуманные истории из морской жизни. На странице, где начинались «Крестины кораблей», была написана такая милая фраза:

«Прими и от меня немного соленых брызг, чтобы не забывал флота...» И — подпись.

Когда я вспоминаю об этом человеке, то всегда думаю о том, что богатство его души и огромный труд останутся надолго.

В середине октября мы дрейфовали уже южнее 85-й параллели, что полностью совпадало с нашими предположениями: после пяти месяцев дрейфа оказаться на пять градусов южнее места нашей посадки — Северного полюса.

ЧЕРНЫЙ ВЕТЕР, БЕЛЫЙ СНЕГ...

7 ноября, прослушав передачу с Красной площади, мы вышли со знаменем на демонстрацию как раз в тот момент, когда первые колонны трудящихся столицы вступили на Красную площадь. Я сказал короткую речь. Затем дали трехкратный залп. Зажгли ракету, и она ярко осветила большой район нашего ледяного поля.

Вернулись в палатку и до восьми часов вечера не снимали наушников.

В конце ноября от луны остался только огрызок. На дворе тьма-тьмущая: в пятнадцати шагах уже ничего не видно. И ночами температура в палатке падает до четырех градусов мороза. В таких условиях сидеть, не двигаясь, у радиоаппарата тяжело. Поэтому Теодорыч с особой охотой выполнял обязанности ночного дежурного и аккуратно через каждые два часа выходил из палатки осматривать ледяное поле и базы: все ли там в порядке? От лагеря до лебедки на расстоянии одного километра мы протянули веревку, чтобы в случае сильной пурги можно было двигаться, держась за нее и не рискуя заблудиться. Нам пришлось использовать все шелковые веревки, которые оказались на хозяйственном складе и базах. Это сооружение мы назвали троллейбусом.

1 декабря мы оказались на широте 82 градуса 46 минут. Нам теперь даже неудобно называть свою станцию «Северным полюсом»: до него от нас по прямой около восьмисот километров.

Морозы набирали силу; так, 11 декабря был тридцать один градус. Дул северный ветер. Это нас очень тревожило: льдину гнало к берегам Гренландии, на ее Северо-Восточный мыс.

22 декабря Женя торжественно объявил:

— Мы прожили уже половину полярной ночи, теперь каждый день будет приближать нас к моменту появления солнца.

Часом позже Женя сообщил другую новость:

— Мы простились с Северным Ледовитым океаном и вошли в атлантические воды!

Предположение многих ученых и наше о том, что с наступлением сильных морозов, сковывающих отдельные ледяные поля, скорость дрейфа уменьшится, не оправдалось; в июле мы проходили в сутки полторы мили, в августе — около двух с половиной миль, в ноябре — почти четыре мили, а сейчас мы мчимся к югу еще быстрее.

— Торопимся на юг, как курортники в отпуск,— шутил Петрович.

Направление дрейфа тоже изменилось: нас несло теперь на юго-запад, мимо Северо-Восточного мыса Гренландии. Перспектива встречи с ним немало тревожила нас, так как такая встреча могла вызвать значительное торошение льдов. Мы заранее привели все свое хозяйство в полную готовность, приготовили комплект аварийного снаряжения и зорко следили за состоянием льдов.

Чем дальше к югу, тем все больше ускорялся наш дрейф. Только бы успеть выполнить всю программу научных наблюдений!

Приближался Новый год, и на нас свалилась еще одна нагрузка: редакции почти всех газет посчитали своим долгом обратиться к нам с просьбой написать что-нибудь о наших мыслях, чувствах, переживаниях...

В ночь под новый, 1938 год Кренкель включил Москву, и мы у себя в палатке услышали звуки Красной площади: «Интернационал» и бой часов Кремлевской башни.

Я поздравил своих товарищей с Новым годом, мы спели «Интернационал», расцеловались и пожелали, чтобы 1938 год был для нас таким же счастливым, как минувший.

Из Москвы пришел запрос; там были удивлены скоростью нашего дрейфа и просили подтвердить наши координаты: нет ли ошибки?

Подтвердили: скорость дрейфа именно такова, как мы сообщили.

Мы понимали, что быстрый дрейф беспокоил Москву и там уже готовились снять нас со льдины. Передали, что к нам выходит зверобойное судно «Мурманец», которое будет патрулировать вдоль кромки льда.

Мы сообща обсудили это известие; особенно оно обрадовало Кренкеля, которого все больше и больше тревожит ухудшение связи с Рудольфом: «Мурманец» мог послужить промежуточной радиостанцией. Поэтому я сразу же послал капитану «Мурманца»

Ульянову следующую радиограмму: «Возлагаем на вас большие надежды по передаче наших телеграмм на материк. Поэтому прошу обратить внимание на высокую квалификацию радиста. Сообщите ориентировочно сроки выхода. Привет коллективу «Мурманца» от нас четверых».

9 января прошли параллель Баренцбурга. Не думали мы, что так скоро принесет нас в эти широты!

Ветер и пурга продолжались, и к тому же где-то шло перемещение льдов. К толчкам мы уже привыкли, но временами, когда льдина вздрагивала, у нас начиналось сердцебиение: сказывались усталость и длительное нервное напряжение.

Запросили позывные сигналы радиостанции норвежского острова Ян-Майен (в Гренландском море); Теодорыч намерен установить с нею связь.

Проклятый ветер все время не утихает. Мы, должно быть, попали в район вечных ветров. Гренландия дает себя знать!

10 января получили радиограмму от Ульянова, капитана «Мурманца»:

«Утром выхожу из Мурманска к берегам Гренландии».

Кроме того, нам сообщили, что готовится выйти к нам также из Мурманска ледокольный пароход «Таймыр». На его борту будут находиться самолеты.

Наша палатка засыпана сугробами почти доверху. Чтобы удобнее спускаться в нее, вырубили несколько ступенек в снегу.

Если наша льдина лопнет, то свое хозяйство мы спасем, за исключением палатки, которой, очевидно, придется пожертвовать: так глубоко она в снегу. Выкапывать ее из снега постоянно у нас просто не хватало сил.

Эрнст Теодорыч подслушал телеграмму, переданную с борта «Мурманца» в Москву: «Мы горды и счастливы, что нам выпала почетная и ответственная задача идти в Гренландское море для проведения подготовительных работ по снятию папанинцев с дрейфующей льдины...»

Мы и радовались и беспокоились: никогда еще подобные суда не забирались так далеко полярной ночью в Арктику.

Затем мы получили радиограмму от народного комиссара иностранных дел СССР. В ней сообщалось, что норвежцы предложили свои услуги и указали продовольственные базы, находящиеся на берегу Гренландии, на случай, если нам придется покинуть нашу дрейфующую станцию.

С радиостанции норвежского острова Ян-Майен радист передал нам много теплых пожеланий и сообщил, что у острова льда нет: везде — до горизонта — чистая вода. Эрнст договорился с норвежцем о регулярной связи. 16 января сильная пурга нарушила связь,

и мы, впервые со дня жизни на станции, пропустили все четыре срока передачи метеорологических сводок на материк.

В очередной телеграмме из Москвы запрашивали мое мнение о перспективах снятия с льдины. Сообщили, что «Таймыр» готов к выходу в море.

Я ответил, что у нас все благополучно, все здоровы, ледовые условия позволяют дрейфовать дальше; считаем, что снимать нас можно в марте. А на улице — сорок семь градусов мороза!

Первый сильный толчок льда настиг нас 20 января. Мы выскочили из палатки посмотреть, нет ли больших трещин. Вокруг нас все было в порядке. Однако вечером Петрович притащил нарты со всем своим снаряжением к палатке и сообщил:

— Наша льдина окружена чистой водой и изолирована от соседних. От жилой палатки до ближайшей кромки только триста метров.

Стало быть, мы живем на небольшом ледяном острове, подверженном всяким случайностям.

Следующая неделя запомнилась мне страшным скрежетом — шло сильное сжатие. На случай, если придется перебираться на другую льдину, держали наготове все научные материалы и радиостанцию (для нас это самое ценное), а также аварийный запас горючего и продуктов.

Мы были внешне спокойны, во всяком случае старались не волновать друг друга.

Впервые мы передали метеорологическую сводку не на остров Рудольфа и не «Мурманцу», а норвежской радиостанции на острове Ян-Майен. На острове Рудольфа нас по-прежнему не слышат.

Трещина все увеличивалась, и, не переставая, бушевала пурга. Порывы ветра доходили до двадцати метров. Мало кто из метеорологов на материке наблюдал такое явление! Ветер сбивал с ног. Нельзя было выйти из палатки, глотнуть свежего воздуха. А в нашем палаточном домике было и очень душно и холодно одновременно. Временами даже голова кружилась.

Как-то Женя долго сидел с карандашом в руке, а потом сказал:

— Все-таки мы прошли уже больше двух тысяч километров и работу сделали немаленькую...

29 января я записал в дневнике: «Нас окружают трещины и большие разводья. Если во время этой пурги произойдет сжатие, трудно будет спастись... Нарты и байдарку засыпало снегом. Пробраться к базам с продовольствием немыслимо...»

Мы отчетливо понимали: впереди — еще более тревожные дни, надо быть к ним готовыми. А впечатление было такое, будто мы жили в мешке, который чья-то сильная рука периодически

и основательно встряхивала. Спали по очереди: надо быть все время начеку!

В ночь на 1 февраля мы легли спать не раздеваясь. Гул стоял за стенами палатки такой, словно работали моторы сотни тяжелых самолетов... Мы с Теодорычем тихо разговаривали... Вскоре послышался странный скрип в самой палатке. Разбудили Женю и Ширшова.

— Надо одеваться,— сказал я им.— Под нами скрипит лед...

— Зачем одеваться?! Это снег оседает, потому и скрипит,— возразил мне Женя.

Но Петрович быстро оделся и вышел из палатки с фонарем. Вернувшись, сообщил:

— Трещина проходит рядом с нами...

Был он абсолютно спокоен.

Вышли из палатки. Действительно, в восьми метрах от нашего жилья виднелась узкая трещина.

Постояли мы несколько минут, осмотрелись кругом. Пурга не успокаивалась.

Вернулись домой. Кренкель сказал:

— Надо прежде всего попить чайку.

Обсудили план дальнейших действий. Ширшов снова отправился к трещине и вернулся с неприятным известием:

— Трещина разошлась на пять метров и проходит мимо склада.

Мы немедленно направились туда. Я пробил топором ледяную крышу, прыгнул внутрь и... очутился в воде: склад затопило. Надо было спасать имущество. Мы вытащили его из склада, отвезли на середину льдины и закрыли перкалем. Пошли вдоль трещины. Женя взял свой магнитный теодолит. Оказывается, трещина была не единственная. За дальней мачтой антенны мы увидели вторую трещину, ограничившую нас с востока. Под вой пурги наше ледяное поле, казавшееся таким прочным, расползалось на куски.

Вернулись в палатку. Теперь в ней грязно, неуютно. На полу, поверх мягких хлопающих шкур, разостлан перкаль. С потолка свешиваются обрывки проводов. Лежит толстый сверток резинового клипер-бота. Мы отогреваем его, перед тем как надуть.

Эрнст завел патефон. Всегда в самые тяжелые и тревожные минуты он садился играть в шахматы или заводил патефон.

— Вот что, братки,— сказал я,— теперь, когда будете обходить лагерь, к краю льдины не подходите. Если что-либо случится с кем-нибудь из вас, считайте, пропали двое: мне тогда тоже нет смысла возвращаться на землю!

Мы все еще жили в нашей палатке, хотя были готовы в любую минуту покинуть ее: из-под пола наружу выступила вода.

Ценное имущество мы погрузили на нарты.

Днем, когда мы занимались эвакуацией складов, Женя увидел звезды. Он обрадовался и крикнул:

— Наконец-то звезды!

Шесть дней мы не могли определить свои координаты.

Женя принялся за работу. Никогда, кажется, мы не ждали результатов вычислений с таким нетерпением...

— Ну как, Женя?

Женя объявил: 74 градуса 16 минут норд и 16 градусов 24 минуты вест! За шесть суток нас отнесло больше чем на сто двадцать миль к юго-западу.

Два раза нам пришлось повторить Кренкелю эти координаты, прежде чем он решился передать их в эфир.

Мы дрейфовали к югу. Наш «жилой дворец» больше не внушал нам доверия: того и гляди, льдина под нами разойдется. Поэтому немедленно приступили к постройке жилого дома из снега.

Пурга немного утихла, однако передвижка льдов не прекращалась. Вдруг мы заметили еще одну предательскую черную полосу — в стене кухни, примыкавшей к нашей жилой палатке. Здесь полоса прервалась, но с другой стороны палатки она опять появилась и шла к ветряку.

Сомнений нет: льдина треснула и под палаткой!

Около полудня просветлело. Трещина под палаткой все больше давала о себе знать. Казалось, что льдина шевелится под нами... Мы разбили легкие шелковые палатки, вытащили спальные мешки, одежду. Но, конечно, в первую очередь вынесли оборудование радиостанции.

Две шелковые палатки оставили нам летчики, покидая Северный полюс. Мы разбили их около дальней мачты антенны. В одной палатке сложили одежду и спальные мешки, в другой разместили радиостанцию Кренкеля.

Наш дом опустел.

Трещина катастрофически быстро расширялась: наша метеорологическая будка оказалась уже на самом краю образовавшейся полыньи. На противоположном берегу, на другом обломке льдины, стоял указатель ветра. Он то приближался к нам, то снова отдалялся.

Петрович приготовил байдарку.

Женя вытащил гравитационные приборы из своей обсерватории, так как ее тоже заливало водой.

Метеорологические сводки мы передали, как всегда, в установленные сроки.

Я приготовил обед сразу на четыре дня: опасался, что скоро зальет и кухню; кроме того, в ближайшие дни, подумал я, некогда будет думать о приготовлении пищи.

Легли спать, оставив дежурного. Таким был у нас день 1 февраля.

Вечером послал через «Мурманец» в Главное управление Северного морского пути радиограмму, в которой коротко описал бурные события дня:

«В результате шестидневного шторма в 8 часов утра 1 февраля в районе станции поле разорвало трещинами от полуметра до пяти метров. Находимся на обломке поля длиною 300, шириною 200 метров. Отрезаны две базы, также технический склад со второстепенным имуществом. Из затопленного хозяйственного склада все ценное спасено. Наметилась трещина под жилой палаткой. Будем переселяться в снежный дом. Координаты сообщу дополнительно сегодня; в случае обрыва связи просим не беспокоиться».

А о страшной штормовой ночи, которую нам пришлось пережить, решил пока что умолчать. В качестве оправдания, думал я, можно будет сослаться на радио. Эрнст экономит каждый ватт энергии и не позволяет загружать передатчик.

Утром Ширшов разбудил всех:

— Трещина угрожает радиопалатке и подходит к шелковой палатке...

Мы решили дежурить по двое.

Когда начало немного светать, я переправился через трещину на базу, уложил всю одежду, горючее, продовольствие и перевез на наш обломок льдины.

Теодорыч начал налаживать связь, так как Женя провел очередные метеорологические наблюдения и приготовил сводку. Женя с Ширшовым, взяв нарты, отправились на другую базу, которую тоже отнесло от нас. Там они погрузили клипер-бот и фотопленку, перетащили все в жилую палатку.

Удалось спасти имущество и третьей базы.

Все сильно промокли.

На соседних льдинах везде битый лед. Немного осталось от нашего ледяного поля!

В полдень мы внимательно обозревали окрестности. Осмотр не дал ничего утешительного: всюду, насколько хватает глаз, мы видели битый лед; на нашем обломке мы обнаружили новые трещины, еще сократившие размеры льдины. Одна из трещин отрезала от нас дальнюю мачту антенны вместе с палаткой, которую мы вчера поставили.

Ничего не поделаешь: надо еще раз менять квартиру.

Нам, естественно, хочется возможно дольше пользоваться своим ветряком, и поэтому мы все время стремимся иметь его рядом: ведь ветряной двигатель — это источник энергии для аккумуляторов радиостанции; без ветряка нам придется крутить ручной

«солдат-мотор». Быстро собрав все свое имущество, мы перетащили его к ветряку. Теперь все снаряжение нашего лагеря будем держать на нартах.

Лебедка осталась, перенести ее не удалось. Это первая в мире лебедка, с помощью которой измерялась глубина Центрального полярного бассейна, начиная от Северного полюса. Жаль, что она пропадет, но ничего не поделаешь!

Петрович вместе с Женей опять ушли искать по соседству большие льдины. Перепрыгивая через трещины, они отправились на север, влезали на торосы, внимательно осматривались вокруг.

Все огромное поле, на котором восемь месяцев назад совершили посадку многомоторные воздушные корабли, было расколото на куски. Теперь здесь не смог бы совершить посадку даже легкий учебный самолет...

Возвращаясь в лагерь, они обнаружили одну из запасных баз, которая дрейфовала на своем «острове» среди обломков льда. Я предложил взять оттуда все, что возможно, погрузить на нарты и притащить в лагерь. Так и сделали. Работали втроем: Петрович, Женя и я.

Эрнст наладил радиостанцию на новом месте и возобновил связь с «Мурманцем». Передав радиограмму, он запустил ветряк, чтобы зарядить аккумуляторы.

Вечером получили из Москвы телеграмму: «Ваша телеграмма доложена правительству. Все восхищены вашим мужеством, большевистской выдержкой в столь тяжелый для вас момент. Все шлют вам горячий привет и уверены, что в героической борьбе со стихией победителем будет ваш отважный коллектив. Правительство утвердило ряд новых мер по оказанию вам большой помощи. «Таймыр» выйдет третьего с Остальцевым. «Мурманцу» поручено обязательно пробиться к вам. Срочно готовится «Ермак». Я выхожу на «Ермаке». Шмидт».

Трудно передать чувства, которые охватили нас, когда мы прочли телеграмму. Признаться, мы больше беспокоились не о себе, а об экипаже «Мурманца». Конечно, такое небольшое и слабое судно, как эта мотопарусная шхуна, не сможет пробиться сквозь тяжелые ледовые перемычки, которые преграждают ему путь к нашей льдине. Но приказ надо выполнять, и моряки будут стараться пробиваться через лед. Арктика коварна, и как бы не пришлось в первую очередь спасать экипаж «Мурманца». Одна надежда, что Ульянов, опытный полярный капитан, не даст поймать себя в ледовую ловушку. Поэтому, отдавая должное отваге команды «Мурманца», мы все же больше рассчитывали на встречу с такими мощными судами, как ледоколы «Таймыр», «Мурман» или «Ермак».

В тот же день было передано разъяснение ТАСС.

«Как нам сообщили в Главсевморпути, в последнее время в Гренландском море развилась интенсивная циклоническая деятельность. Сильный норд-вестовый ветер разделил льдины и значительно расширил полосу льда, дрейфующего к югу. Под напором того же ветра раскололась льдина дрейфующей станции. Для самой станции тов. Папанина, для продолжения ее работы происшедший разрыв еще не представляет прямой опасности. Однако в связи с получением телеграммы решено ускорить операцию по снятию папанинцев. Сегодня выезжает в Мурманск начальник экспедиции тов. О. Ю. Шмидт. На ледокольном пароходе «Таймыр» закончена погрузка самолетов. Он находится в полной готовности.

Разрыв льдины дрейфующей станции вносит в работу по снятию некоторые осложнения, так как оставшаяся часть льдины недостаточна для посадки самолета. Ход операции по снятию будет зависеть от обстановки, которая сложится в дальнейшем. Если льды останутся в разреженном состоянии, то «Таймыр» сможет приблизиться к станции тов. Папанина. Если же, наоборот, с переменой ветра льды вновь будут сдвинуты вместе и сплочены, то героическая четверка наметит в окрестностях более крупную льдину, на которую самолеты опустятся. Возможно также, что самолеты сами найдут для себя подходящую площадку невдалеке от лагеря папанинцев и установят сообщение с ними на резиновых лодках, которые имеются у тов. Папанина, а также будут и на самолетах.

Большой опыт персонала дрейфующей станции дает полную уверенность, что героическая четверка сумеет выбрать для жилья наилучшее место. Если при этом придется временно перенести радиостанцию, то возможен временный перерыв радиосвязи».

(ТАСС)

Было сообщено, что «Таймыр» выйдет в море в любую погоду, как только в Мурманск прибудет О. Ю. Шмидт. Командование рассчитывало, что путь от Мурманска до кромки льда в Гренландском море займет не более 6 суток. Но ждать Шмидта «Таймыр» не стал: правительство изменило планы.

Шмидт немедленно выехал в Ленинград. Исполняющим обязанности начальника Главсевморпути остался Георгий Алексеевич Ушаков. 4 февраля он получил сообщение из Ленинграда:

«Днем было совещание у тов. Жданова с дирекцией завода. Тов. Жданов отверг план завода. В 4 часа... Шмидт выехал в Кронштадт, где вместе с инженерами, капитаном и рабочими

разобрали график ремонта. Окончательный срок 7 февраля 24 часа. Тов. Жданов принял этот срок. Командование Кронштадта дает согласие бункероваться там же, частью из их запасов. Вся погрузка продуктов, воды и горючего — 8-го числа, девиация — 9-го, и к полудню 9-го — выход «Ермака» в море к льдине».

А к нам уже шел «Таймыр». С «Ермаком» было сложнее: ремонт предстоял серьезный, сроки, установленные правительством, были чрезвычайно короткими. Как шла работа, вспоминал Алексей Васильевич Чуев, токарь Балтийского завода, депутат Верховного Совета СССР, впоследствии дважды Герой Социалистического Труда:

«По нормам ремонт ледокола занимает три-четыре месяца. А в нашем распоряжении были считанные дни. Говорю «в нашем», потому что и мне пришлось участвовать в том «великом аврале». Точил пудовые болты для рулевой системы «Ермака». Требовалась высокая точность — до двух сотых долей миллиметра. Помню, по сорок часов не выходили из цеха, с самыми малыми перерывами на сон и еду. Завершили работу менее чем в неделю».

Да, вот так Родина заботилась о нас. Я и сегодня, спустя почти четыре десятилетия, не могу без волнения читать документы тех дней. Для меня они прежде всего свидетельство гуманизма нашего советского общества, его беспредельных возможностей. Судите сами: 1700 матросов-балтийцев — экипаж линкора — нагрузили «Ермак» всего за сутки.

В тот же день в Москву ушла телеграмма членам Правительственной комиссии. В ней сообщалось, что 9 февраля в 23 часа 50 минут «Ермак» вышел из Кронштадта, и выражалась горячая благодарность рабочим и инженерам завода имени Орджоникидзе за быстрое окончание ремонта и Краснознаменному Балтийскому флоту — за исключительную помощь при погрузке. «Очень многим мы обязаны постоянному вниманию тов. Жданова,— писал в телеграмме О. Ю. Шмидт.— Ленинградские и московские организации охотно откликнулись, проявляли инициативу, рассматривая помощь группе Папанина как общенародное дело».

Тогда же состоялось решение о посылке к льдине и мощного ледокола «Мурман», который имел большой запас угля и шестимесячный запас продовольствия. 7 февраля 1938 года «Мурман» вышел в море.

Спасать нашу четверку вызвались очень многие советские люди. Родные мои люди! Они не думали о том, сколь это опасно, они рвались на помощь соотечественникам, попавшим в беду.

Экипаж знаменитого летчика Чухновского (с острова Рудольфа) телеграфировал в Москву: «Просим разрешить нам полет

для снятия группы Папанина... План операции сообщен в Главсевморпути Ушакову».

Летчики Илья Мазурук и Матвей Козлов сообщали Ушакову из бухты Тихой, что их самолет готов вылететь из Тихой на Шпицберген для помощи четверке.

Марк Иванович Шевелев и его экипаж выдвинули предложение: их самолет Н-210 грузит У-2 в разобранном виде. В паре с другим самолетом перелетит в Баренцбург, где возьмет бензин для второго самолета. Вылетают в Гренландию, поближе к нашей льдине. Н-210 производит посадку. У-2 отправляется к нам, и если «Ермак» задержится в тяжелых льдах, летчики доставят нашу четверку на берег...

Бесстрашный мотобот «Мурманец» был затерт льдами, но упрямо, упорно стремился к нам на выручку. Что там был за лед, ясно по радиограмме с «Таймыра» Шмидту: «13.02.38 г. Мы пока на всем пути продвижения площадок (для посадки самолетов.— *И. П.*) не видели, везде крупно битый многолетний лед, только приходится поражаться, чем его так разбило».

Экипаж «Мурманца» рвал аммоналом крупно битый лед, охраняя судно. Свободная вода была в трех милях, но у «Мурманца» не хватало мощности пробиться сквозь лед. К «Мурманцу» выслали траулер и подводную лодку.

Потом вышло из строя рулевое управление ледокола «Мурман». Поломка была ликвидирована за сутки.

15 февраля капитан «Мурмана» Котцов радировал: «Мы стоим недалеко от «Таймыра», ближе к Папанину, чем «Таймыр». Но темно, их не видно».

Пока мир шумел и волновался, наша льдина несла нас к югу. Нам предстояли еще две недели дрейфа.

В начале февраля Женя сообщил о результатах астрономических наблюдений: нас унесло еще дальше к югу, и очень скоро мы должны увидеть солнце, так как движемся ему навстречу...

Петр Петрович приводил в порядок свои научные материалы. Все свободное время мы с Кренкелем занимались благоустройством лагеря. Эрнст поставил для своей антенны три мачты. Антенну пришлось натянуть под углом: размеров льдины уже не хватало, чтобы растянуть во всю длину провод в семьдесят метров. Потом он установил связь с «Мурманцем».

Приготовили четыре факела, чтобы в случае сжатия осветить свою ледовую территорию.

В телеграмме, отправленной 8 февраля в шестнадцать часов, мы сообщили: «В районе станции продолжает разламывать обломки полей протяжением не более 70 метров. Трещины от 1 до 5 метров, разводья до 50. Льдины взаимно перемещаются, до горизонта

лед 9 баллов, в пределах видимости посадка самолета невозможна. Живем в шелковой палатке на льдине 50 на 30 метров. Вторую мачту антенны ставим на время связи на другую льдину. С нами трехмесячный запас, аппаратура, результаты. Привет от всех».

Движимый желанием собрать с дрейфующих баз как можно больше имущества, Петрович вскарабкался на высокий торос, который торчал на соседней льдине, и стал осматривать окрестности. Ему удалось обнаружить две базы с продовольствием и горючим, но добраться к ним было невозможно: они были отделены от нас широкими трещинами. Однако вскоре льдины сблизились. Мы воспользовались этим и поспешили к своим базам.

Быстро перетащили запасы продовольствия. Перебрались еще через одну трещину и взяли нарты, которые лежали около гидрологической палатки.

Я остался дежурить на ночь. Показалась луна. Для нас это большая радость: в темноте можно провалиться в трещину.

Днем мы послали телеграммы семьям, чтобы не беспокоились, а то еще, чего доброго, они начнут думать, что мы здесь погибаем...

В полдень я вышел из палатки и не удержался от радостного восклицания:

— Солнце! Наконец-то!

У горизонта сквозь туман просвечивал долгожданный красный диск. На оранжевом фоне — яркая заря. Резко выделяются зубчатые груды торосов.

Эрнст и Женя заулыбались, вылезая из-под меховой одежды, которую они сортировали.

Эрнст взглянул на нас и удивился:

— Какие вы страшные, измученные, желтые! В темноте это было незаметно... Интересно знать, на кого я сам похож?..

Снова надвигалась пурга. О ее приближении мы узнали по барометру и по беспокойному поведению Веселого.

А когда все вместе собрались в палатке, слушали последние известия по радио. В передаче много говорилось о нас.

Председателем правительственной комиссии, узнали мы, назначен Анастас Иванович Микоян. Спасение четырех советских людей, терпящих бедствие на льдине, рассматривалось как государственное дело. Так разве можно было сомневаться в том, что мы не будем оставлены на милость волн Гренландского моря! Мы продолжали спокойно работать на обломке нашей льдины.

Мы отправились, перепрыгивая через трещины, на одну из соседних льдин, где остался технический склад. Выбрали со склада все, вплоть до мелочей, и привезли на нартах в лагерь. Теперь он напоминает цыганский табор.

Льдина, на который мы живем, треснула еще в трех местах. По краям ее тоже обнаружились трещины, и мы думаем, что скоро останемся на малюсеньком обломке.

Целый день работали с Эрнстом, приводя все в порядок. После каждого путешествия на соседние льдины, где у нас еще осталось горючее, мы возвращались в палатку и заводили патефон. Эрнст напоминал мне об этом обычной фразой:

— Отведем душу, что ли?

Обедаем в палатке, но хозяйство все время держим наготове: после обеда выносим из палатки всю посуду и примусы.

Решили построить себе снежную хижину, как только стихнет ветер, пошли искать для нее место. Проблема площади приобрела особую остроту: мы «обеднели» и дорожим каждым метром.

Ветер ужасающей силы сотрясал нашу шелковую палатку, в которой мы не очень-то засиживались: нарты с грузами каждый час приходилось перетаскивать на новое место.

Температура воздуха — одиннадцать градусов холода.

Эрнст перехватил в эфире текст телеграммы, посланной из Главсевморпути капитану «Мурманца» Ульянову, и, когда у нас настала короткая передышка в борьбе со стихией, зачитал нам ее:

«Правительство поручило мне передать Вам задание обязательно дойти до лагеря Папанина, спасти героев — снять их со льдины. Вложите все силы в выполнение этого исторического задания. Доносите о продвижении каждые шесть часов. Шмидт».

12 февраля утром Теодорыч поднял всех криком:

— Огонь на горизонте!

Я не поверил, но все же вылез из мешка. Дело в том, что такие «огни на горизонте» смущали нас уже раза три, и всегда оказывалось, что это близкие к горизонту звезды, случайно выглянувшие из-за облаков.

— Не могут же звезды гореть полтора часа на одном месте! — убеждал меня Эрнст.— Я этот огонь давно уже вижу, но все сомневался, не хотел будить... Посмотри, Дмитрич: по-моему, это прожектор «Таймыра»...

Мы вылезли из палатки и увидели на востоке огонек. Женя навел на него теодолит и подтвердил:

— Это не звезда!

На «Таймыре» — а это был он — будто почувствовали наше волнение и начали водить прожектором по горизонту.

Эрнст сообщил по радио на ледокольный пароход, что мы видим его огонь. Там наше сообщение вызвало ликование...

— У нас очень хороший корабль, очень крепкий,— говорил нам по радиотелефону капитан «Таймыра».— Я надеюсь подойти к вам поближе. До скорого свидания!..

Мы условились с «Таймыром», что вечером зажжем факел, а на корабле ответят нам прожектором.

«Ермак», как сообщили нам по радио, пробивается сквозь льды Финского залива.

За обедом согрелись и успокоились, а то от холода всех трясло.

Как было условлено с «Таймыром», я зажег огонь: привязал ракету к железной трубе; Петрович пошел на самый высокий торос наблюдать, когда «Таймыр» включит прожектор. Долго ждать не пришлось: на горизонте ярко вспыхнул огонь.

Ракета болталась на шнурке, привязанном к шесту; я крутил шест над головой, и яркое пламя, гудя, рассыпало потоки искр...

«Таймыр» видел наши сигналы хорошо.

Вечером слушали «Последние известия». Мой отец и братья собираются приехать в Москву встречать меня.

Только здесь, на льдине, мы оценили чай: пьем его по пять раз в день. Лишь он дает нам тепло.

Подул слабый ветер, сгущается туман.

Мы зверски мерзнем. Решили: если «Таймыру» не удастся снять нас в конце этого месяца, обязательно утеплить жилье второй крышей. Кроме того, сделаем второе полотнище у входа.

Кренкель не сидит в палатке, а все время разгуливает по льдине: согревается.

«Таймыр» уже нашел площадку для взлета самолетов. Летчики собираются в лунную ночь сделать воздушную разведку.

Видимость улучшилась, мы снова увидели берега Гренландии. Очевидно, льдина еще приблизилась к ним.

Обсудили план нашего научного отчета после возвращения на материк.

День прошел в сильном волнении. Иван Иванович Черевичный, который вылетел на разведку, совершил где-то вынужденную посадку. Женя и Петрович просили разрешить им пойти на розыски Черевичного, но, так как туман сгущался, я категорически запретил.

Температура повышалась, и со стен все время текла вода.

С «Таймыра» снова передали, что Черевичного еще нет. В полдень немножко прояснилось, и я разрешил ребятам пойти на розыски самолета Черевичного. Федоров с Ширшовым отправились курсом на восток. Я стоял у палатки, когда неожиданно услышал шум мотора, и радостно закричал:

— Эрнст, самолет!..

Кренкель немедленно зажег факел.

Над лагерем появился маленький самолет. Я начал фотографировать его. Летчик Власов сделал два круга над лагерем и полетел к посадочной площадке.

Я побежал туда — два километра пути через трещины и торосы. Не успел я пробежать и километра, как Власов уже совершил посадку.

Мы встретились на полдороге, бросились друг другу па шею, расцеловались. Оба от волнения не могли говорить. Я положил голову к нему на плечо, чтобы отдышаться, а он думал, что я заплакал. Власов поднял мою голову и сказал:

— Ну, чего ты? Ну, успокойся.

Я говорю:

— Ничего, ничего... А ты чего волнуешься?

Потом мы пошли к самолету. Там оставался штурман Дорофеев.

Власов вынул из самолета ящик с мандаринами и пивом.

— Это подарок таймырцев,— сказал он.

Власов рассказал, что он искал самолет Черевичного и случайно наткнулся на наш лагерь.

Власов предложил мне начать погрузку имущества лагеря и переброску на самолете к судам. Я категорически отказался:

— Пока не найдете Черевичного, в наш лагерь больше прилетать не нужно!

Он засмеялся и ответил:

— Обещаю тебе, Дмитрич, что Черевичного найду. Твердо тебе обещаю!

Вскоре самолет был уже в воздухе...

Мы условились с Кренкелем не говорить ребятам о том, что нам привезли подарок, а после обеда неожиданно подать пиво и мандарины.

Я, как бы между прочим, завел разговор о том, что хорошо бы сейчас к обеду кружечку пива и на сладкое — мандарины. Петр Петрович рассмеялся и ответил:

— Да, было бы неплохо...

Женя почему-то сразу почувствовал нечто подозрительное в моих разговорах и испортил всю затею: начал ощупывать наши спальные мешки и, конечно, нашел лежавшие там пивные бутылки...

Вечером командование «Таймыра» предложило снимать наш лагерь с помощью самолетов. Я категорически отказался и повторил:

— Надо искать Черевичного. До тех пор пока не найдете, к нам прилетать не нужно!

Женя воспользовался появлением звезд и взялся за вычисления. Наши новые координаты — 70 градусов 54 минуты северной широты и 19 градусов 50 минут западной долготы.

В ночь на 18 февраля все мы плохо спали: сказывается нервное напряжение и усталость. Выйдя из палатки, я вооружился биноклем и начал оглядывать горизонт. Неожиданно увидел дым, а спустя некоторое время — пароход: мачты, трубы. Позвал ребят, закричал:

— Идите сюда, виден пароход!

Наступают решающие часы: надо расставаться со льдиной, которая была нашим пристанищем девять месяцев. Хотя в последние дни ледяное поле и сломалось, но даже обломок льдины честно служил нам.

Мне очень не хотелось, чтобы нас снимали со льдины самолетами: на самолете много не перебросишь. А мы решили взять с собой все оборудование и снаряжение, даже оставшиеся продукты.

Настали ночь и день 19 февраля 1938 года, я их никогда не забуду.

В час ночи на вахту вступил Петя: он дежурил по лагерю. Я был выходным, но мне не спалось. Сел с ним играть в шахматы. Каждые полчаса выходили из палатки и смотрели, не оторвался ли еще кусок льдины.

Ширина нашей льдины была уже только тридцать метров. Кроме того, она еще лопнула в четырех местах. Мы регулярно осматривали трещины, чтобы в случае подвижки льда успеть вывезти груз, уложенный на нарты.

Все шло, как обычно: Женя провел метеорологические наблюдения, Эрнст передал сводку на «Таймыр», я проиграл Пете четыре партии в шахматы.

Выйдя из палатки, мы увидели упершийся в небо луч прожектора. Потом прожектор начал бродить по горизонту: нас нащупывали, но не могли найти.

Мы побежали на торос. Я схватил по пути бидон с бензином. Дважды разводил костер, сложенный из тряпок, старых мехов и валенок, облитых керосином. Горело великолепно: пламя поднималось высоко.

Веселый вел себя ночью очень плохо. Как только в нашу сторону проникал серебристый луч прожектора, пес начинал неистово лаять.

В полдень получили по радио — от «Мурмана» и подошедшего «Таймыра» — требование: «Давайте огни, факелы».

Я возмутился: целую ночь мы жгли бензин, керосин, а они все еще требуют огня.

— Что им здесь — Баку, что ли? — проговорил я с досадой.

Все-таки огни мы зажгли.

В час дня пароходы задымили вовсю; они были уже совсем близко.

В два часа дня корабли достигли кромки льда, пришвартовались к ней. Было видно, как люди спешат спуститься на лед...

И радостно, и в то же время немного грустно расставаться со льдиной, обжитой нами.

К нам шли люди со знаменами. Я бросился вперед, навстречу им. С двух сторон подходили таймырцы и мурманцы. Среди них много товарищей по прежней совместной работе на полярных станциях. Нас начали обнимать и качать. На мне чуть не разорвали меховую рубашку.

...Лагерь прекращает свое существование.

Эрнст сидит в своем снежном домике и передает наш рапорт правительству об окончании работы станции.

«Безгранично счастливы рапортовать о выполнении порученного задания. От Северного полюса до 75-го градуса северной широты мы провели полностью все намеченные исследования и собрали ценный научный материал по изучению дрейфа льда, гидрологии и метеорологии, сделали многочисленные гравитационные и магнитные измерения, выполнили биологические исследования.

С первого февраля, когда на 74-м градусе наше поле разломилось на части, мы продолжали все возможные в этих условиях наблюдения. Уверенно работали, ни минуты не беспокоясь за свою судьбу, знали, что наша могучая Родина, посылая своих сынов, никогда их не оставит. Горячая забота и внимание к нам партии, правительства и всего советского народа непрерывно поддерживали нас и обеспечили успешное проведение всей работы.

В этот час мы покидаем льдину на координатах 70 градусов 54 минут нордовой, 19 градусов 48 минут вестовой, пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 километров. Наша радиостанция первой сообщила весть о завоевании Северного полюса, обеспечивала надежную связь с Родиной и этой телеграммой заканчивает свою работу.

Красный флаг нашей страны продолжает развеваться над ледяными просторами».

Пока Кренкель отстукивал ключом последнюю радиограмму, я отошел в сторону, и на меня набросились матросы, кочегары, кинооператоры, полярники.

Эрнст вышел из снежного домика своей радиостанции. Только что он передал «Всем, всем, всем...» о том, что радиостанция закончила свою работу в Центральном полярном бассейне.

Мы прощаемся с лагерем.

Идем на корабли. На снежном холме развевается флаг СССР: я укрепил древко на высоком торосе.

По морской неписаной традиции капитан последним покидает свой корабль. Льдину покидал последним я. Хотелось сказать: «Прощай, льдина! Ты верно послужила советским людям. До свидания, Арктика! Мы еще встретимся с тобой в недалеком будущем!»

Станция «Северный полюс» закрыта...

Я на «Мурмане». Попал сюда по жеребьевке вместе с Эрнстом. Женя и Петрович — на «Таймыре». Сижу в уютной каюте, пишу последние строки, перелистываю тетради дневника, и кажется мне, что льдину я еще не покинул, что мне снится сон — сладкий, радостный. Но это не сон: я на борту советского корабля, среди друзей, среди дорогих советских людей.

Так окончился более чем девятимесячный дрейф станции «СП-1». В 1977 году работает уже «СП-23». Им, нынешним жителям полюса, конечно, легче. Многое изменилось — условия жизни, работы, связь с Большой землей.

Нам порой было очень тяжело: негде согреться, негде высушить одежду, и так — месяцами. Сегодня на полюсе живут в доме с газом и электричеством. И мы с Женей, как по привычке зову я академика Евгения Константиновича Федорова, очень рады, что теперь у полярников хорошие условия для работы.

Никогда не утолится человеческая жажда познания мира, и чем лучше условия для исследовательской работы, тем большие результаты она принесет.

Наша работа принесла первые достоверные данные о природе Центральной Арктики и вместе с тем открыла дорогу новому, ныне широко применяющемуся методу ее исследования. Эти данные, впервые представленные П. П. Ширшовым и Е. К. Федоровым на общем собрании Академии наук СССР в марте 1938 года, затем были использованы в тысячах научных трудов как в нашей стране, так и за границей.

Отмечу очень кратко то новое, что принесла науке работа станции «СП-1».

Так, стало известно, что Ледовитый океан представляет собой глубокую впадину на поверхности Земли (позднее выяснилось, что здесь не одна, а несколько впадин, отделенных друг от друга высокими подводными хребтами,— они как бы остались у нас «за спиной»). Наши измерения позволили обрисовать профиль океанского дна по направлению от полюса к Атлантическому океану.

Измерения силы тяжести позволили оценить кривизну этой части планеты и составить некоторое представление о ее глубинном геологическом строении.

Столь же интересными для геологов были и результаты магнитных измерений. Определения магнитного склонения — угла между направлением горизонтальной составляющей магнитного поля и меридианом — немедленно использовались на практике. Только зная склонение, можно пользоваться магнитным компасом. Валерий Чкалов, Михаил Громов, Сигизмунд Леваневский, а затем и летчики, искавшие исчезнувший экипаж Леваневского, уже пользовались этими сведениями.

Наблюдения опровергли господствовавшее в то время убеждение, что над Центральной Арктикой находится обширный и устойчивый антициклон, постоянно прикрывающий Северный полюс шапкой холодного воздуха. Оказалось, что циклоны проходили через полюс не реже, чем вдоль окраинных морей Северного Ледовитого океана, нередко у нас на льдине было теплее, чем в Москве.

Само движение льдины, отмечавшееся на географической карте, давало не только общее представление о дрейфе льда в океане — скорость дрейфа оказалась выше ожидавшейся,— но и позволяло выявить закономерность дрейфа.

Было найдено постоянное течение на поверхности океана, имеющее скорость около одной мили в сутки у полюса и значительно бо́льшую при выходе в Атлантический океан. Удалось определить и дополнительный снос льдины под действием ветра, дующего в том или ином участке океана. Полученные сведения очень скоро нашли свое применение, с ними считаются и сегодня, когда оценивают движение крупных ледовых массивов, столь необходимое для ледовых прогнозов, для того, чтобы найти наивыгоднейшие пути кораблям.

Большое значение для погоды на всем Северном полушарии имеет поток тепла, идущий вместе с воздухом и водными массами от средних широт в область Арктики. Давно известно, что мощное теплое течение Гольфстрим, начинающееся в Карибском море, проходит вдоль берегов Западной Европы, обогревая ее, и затем уходит куда-то на север. Мы нашли это течение на глубине в несколько сот метров у самого полюса и проследили гидрологическими приборами на протяжении всего дрейфа. Как оказалось, его вода не только теплее, но и значительно более соленая; в результате, как более тяжелая *, она «тонет» в менее соленой воде Ледовитого океана, уходит в глубину, распространяясь на огромные расстояния, далеко за полюс. Течение это служит важным элементом в тепловом балансе Арктики.

* Не путать с другим веществом — H_2O_2, которое тоже называют «тяжелой водой».

А сколько споров о возможности существования живых существ в центральной части Арктики вели биологи! Лишь весьма немногие из них, и прежде всего Вильялмур Стеффансон, отстаивали возможность жизни в этом районе. Мы решили этот спор. Мы нашли и зафиксировали жизнь во всех ее проявлениях — от малейших растений и животных в толще воды до тюленей, медведей, птиц.

ТЕПЛО РОДНОЙ ЗЕМЛИ

В тот день, как мы оказались на кораблях, радио принесло нам приветствие И. В. Сталина:

«Папанину, Ширшову, Кренкелю, Федорову.

Поздравляем вас с успешным выполнением ответственного задания.

Вся наша страна гордится вашей героической работой.

Ждем вашего возвращения в Москву.

Братский привет!»

Как счастье были восприняты и так запомнились навсегда наш путь до Москвы и последующие дни и недели.

В Ленинград мы прибыли во вторник 15 марта. Газеты писали тогда, что «встреча вылилась в народное торжество». А как волновалась наша четверка!..

В 3 часа 50 минут, когда могучий ледокол, разукрашенный флагами, появился в порту, все суда приветствовали его гудками. На берегу гремели оркестры. Заглушая их, над портом пронеслась в небе эскадрилья самолетов.

Когда мы сошли на землю, сотни рук протянули нам цветы. Было трудно сдерживать слезы, и я, много повидавший за свою жизнь, долго не мог сказать ни слова. Потом сказал:

— Встреча, которую вы нам устроили, останется в нашей памяти на всю жизнь... Дрейфующая льдина, на которой мы жили и работали 274 дня, плывет где-то в Гренландском море, неся гордый флаг нашей Отчизны.

Дальше я сказал, что наш дрейф, наша работа были успешными потому, что за нами стояла вся страна, мы не были одинокими исследователями.

Эрнст Кренкель, выступая на митинге, добавил:

— Победила советская техника, победили советские люди, победила Советская страна...

Нас везли через весь город. По обе стороны пути стояли люди, машины останавливались, и мы снова и снова слышали ласковые слова привета...

17 марта в четыре часа дня мы прибыли в Москву. Снова нас ждала дорога, усыпанная цветами.

И вот мы подъехали к Красной площади. Комендант Кремля попросил нас подождать. Быть может, он хотел, чтобы мы немного успокоились, пришли в себя. Мы ждали, и я лихорадочно думал, как много мне надо сказать. Политбюро нашей партии, всем тем, кто посылал нас в трудный ледовый дрейф и кто поддерживал нас всю ледовую экспедицию.

Двери Георгиевского зала раскрылись. Мы увидели ослепительно сверкающий зал, длинные ряды красиво убранных столов. Со всех сторон к нам были обращены улыбающиеся, приветливые лица. Крики «ура». Я шел, держа в руках древко с нашим знаменем, привезенным с полюса. За мной шли Ширшов, Кренкель, Федоров.

И вдруг раздался новый взрыв аплодисментов. В зал вошли члены Политбюро. Сталин обнял меня и крепко поцеловал.

Я передал ему Красное знамя и сказал:

— Разрешите вручить вам знамя, с которым мы победили и которое давало нам энергию и волю в борьбе со стихией. Задание Родины нами выполнено!

Сталин посадил меня рядом с собой.

— Теперь выпьем, товарищ Папанин, за победу,— сказал он, поднимая бокал.— Работа была трудная, но все мы были уверены, что ваша четверка выполнит ее с честью!

Потом он сказал, между прочим, что «все мы волновались в последние дни дрейфа».

Немного позже он узнал, что в зале находится и мой отец. Поставил меня рядом с ним, обнял нас обоих за плечи и спросил:

— Ну, кто из них старше: отец или сын?

Я посмотрел на отца: и в самом деле, мой старик выглядел молодцом...

В тот вечер Сталин произнес речь о смелости советских людей, об истоках героизма, о том, что в нашей стране человек ценится прежде всего по его делам на благо общества.

Затем Сталин поднял бокал за здоровье всех героев — старых и молодых, за тех, кто не устает идти вперед, за молодость, потому что в молодых сила.

С этого памятного вечера мне пришлось уйти раньше других: в Козловском переулке у дома, где я тогда жил, собрался народ — ждали меня. И я, попросив разрешения, ушел к жителям своего переулка.

Потом было много встреч, митингов, разговоров. Мы иной день по пять раз выступали па собраниях и конференциях, моим друзьям было присвоено звание Героя Советского Союза (я получил его

раньше, на льдине, после начала работы «СП-1», 27 июня 1937 года). На нас обрушился шквал приветствий, писем и телеграмм.

Иные было даже неловко читать — так высоко оценивали нашу работу. И если я процитирую некоторые, то лишь затем, чтобы показать, как взбудоражен был весь мир.

Адмирал Ричард Берд писал:

«Успешное завершение труднейшей научной миссии папанинской полярной группы является результатом великого мужества и исключительно эффективной подготовки. В анналах человеческого героизма это достижение навсегда останется как одно из величайших дел всех времен и народов. В научной области оно продолжило путь к освоению новых вершин познания на пользу всему человечеству».

Ему вторил Вильялмур Стеффансон из Лос-Анджелеса:

«Единственное, что получилось вопреки ожиданиям,— это быстрый дрейф льдины. Моя собственная точка зрения, высказанная советским властям по их просьбе в прошлом году, была, несомненно, типичной для всех исследователей Арктики: я утверждал, что скорость дрейфа, вероятно, не будет больше одной географической мили в день, в то время как она оказалась значительно выше...»

Ученый заключал:

«Экспедиция Папанина, основанная на здравой и отважной концепции, походит на великолепное предприятие Нансена. Научные результаты папанинской экспедиции даже превышают то, о чем мы могли мечтать».

Вот еще одно высказывание. Оно принадлежит французу Полю Ланжевену:

«Все мы с тревогой и надеждой ждали окончания экспедиции Папанина, столь плодотворной в своих научных открытиях. Известие о том, что советские ученые, здоровые и невредимые, сняты со льдины, воспринято их французскими коллегами и друзьями с глубокой радостью. Советские народы испытывают сегодня великое счастье. В этих чувствах мы полностью объединены с СССР».

С волнением читали мы приветствия наших соотечественников. Писали моряки и домохозяйки, шахтеры и юристы, академики и колхозники.

Не могу не упомянуть о приветствии, полученном от Днепропетровского обкома партии, где работал тогда Леонид Ильич Брежнев. Была телеграмма доброй и сердечной. В заключение в ней говорилось, что вместе со всем советским народом гордятся нашим геройством. Поздравляют нас с успешным завершением задания.

Через тридцать восемь лет я встретил Леонида Ильича Брежнева в Барвихе и опять услышал от него добрые, приветливые

слова, а также шутливое предложение вместе разок слетать на Северный полюс.

Я ответил, что с Генеральным секретарем ЦК нашей партии полечу на любой из полюсов в любой день. А про себя подумал: как хорошо, что он так молод душой и бодр, хотя и выглядел уставшим — только что закончил работу XXV съезд партии.

Я читал газетные статьи, посвященные ледовому дрейфу, смотрел на горы писем, и в душу стало закрадываться смятение: какая же новая ответственность ложилась на плечи каждого из нашей четверки — не меньшая, чем на льдине! Думал о том, что каждый шаг в жизни должен сверять с тем высоким, чем одарила нас Родина,— признанием; о том, что нигде, ни при каких обстоятельствах не должны мы запятнать чести Героев. В этих моих раздумьях, когда схлынула первая радость встреч, больше всего было беспокойства.

Снова и снова я мысленно клялся быть достойным тех высоких слов, которые люди говорили в наш адрес.

Бригады, звенья, цеха вставали на папанинскую вахту. Ставились трудовые рекорды, совершались автопробеги, проводились всевозможные соревнования в нашу честь. Все это было, конечно, приятно, но порой хотелось сказать некоторым товарищам: «Родные, не надо!»

Нас просили дать отзыв о спектакле, книге, картине, фильме. Мы, естественно, отказывались. На нас обижались. А чего только не было в почте! Оказывается, 21 мая 1937 года, в день нашей высадки на льдину, в семье москвичей Хотимских родился сын. В честь события назвали его Севполь — Сев[ерный] пол[юс]. Каждый из нас, возвратясь на родину, получил по фотографии малыша. Мальчика нельзя было не поздравить хотя бы с первой годовщиной. Я написал его родителям:

«Воспитайте Севочку так, чтобы он был хорошим и полезным гражданином нашей великой Родины. За фотокарточки большое спасибо. Буду хранить их. Желаю Севполю счастливой жизни».

Потом след мальчика я потерял: хлопоты, занятость с годами не уменьшались, а росли. Спустя 26 лет получил я письмо — от Хотимского-старшего:

«Памятуя Ваш наказ, с гордостью могу отчитаться, что сын носит такое имя вполне оправданно. Наши надежды родителей и Ваш наказ друга он оправдал. Окончил 10 классов. Четыре года прослужил на Балтике во флоте старшим матросом-радистом. Вернувшись из армии, он стал работать и учиться в вечернем институте факультета радиоэлектроники, теперь он учится на 6 курсе,

работает инженером-конструктором, комсомолец, собирается вступить в члены КПСС, женат. Жена — инженер-экономист. Растят сына. Хорошая, дружная семья радует нас, родителей».

19 марта 1938 года в «Правде» появилась заметка «Мы гордимся вами». Когда я взглянул на подписи, мне стало жарко, пожалуй жарче, чем в те часы, когда на льдине крутил я с Женей Федоровым лебедку, измеряя в очередной раз глубину Ледовитого океана. Мы тогда, на льдине, часто мечтали о том, как пойдем в театр, увидим любимых актеров. А теперь вот под небольшой заметкой, которая кончалась словами: «Всероссийское театральное общество ожидает встречи с вами в стенах «Дома актера» — стояло великолепное созвездие имен. Станиславский! Москвин! Качалов! Яблочкина! Барсова! Тарасова! Мансурова! Козловский! Щукин! Образцов!

Нет, думал я, на этот раз побегу на такую встречу!

Но митинги следовали за митингами, собрания — за собраниями, и жизнь нашей четверки, как и на станции «Северный полюс», оказалась расписанной по часам.

Однако встреча состоялась, да какая! До утра.

О том, как нас «ловили», чтобы договориться о встрече, рассказал в своей книге «В нашем доме» стремительный и веселый человек — бессменный директор-распорядитель Центрального Дома актера Всероссийского театрального общества Александр Моисеевич Эскин.

Оказывается, была создана особая комиссия, куда вошли (оцените, театралы!) Александра Александровна Яблочкина, Сергей Владимирович Образцов, Мария Владимировна Миронова, Осип Наумович Абдулов, Владимир Аркадьевич Канделаки и другие; как пишет А. М. Эскин, «большая группа энтузиастов». Был разработан план вечера с элементами детектива. И мы попались на удочку.

А. М. Эскин поехал в Ленинград, но так и не сумел увидеться с нами. А «перехватили» нашу четверку Эскин и его друзья в Москве, в Камерном театре, где шла пьеса Михаила Водопьянова (подумать только!) о нас же.

В антракте ко мне подошел человек, которого я тотчас вспомнил (как-то мы ехали с ним в Ленинград в одном купе). Я поздоровался первым, он засмеялся и процитировал:

— Случай всегда приходит на помощь тому, кто борется до конца...

Мы сразу, конечно, условились о встрече, и я, воспользовавшись тем же всемогущим случаем, попросил для всех нас билеты во МХАТ на «Анну Каренину»: ведь в спектакле играли А. К. Тарасова и Н. П. Хмелев!

В день встречи каждому из нас подали машину, и у гостиницы «Метрополь» все машины «испортились». Мы не заподозрили в этом совпадении ничего странного, постарались успокоить сопровождавших нас актрис, которые занервничали. Пришлось пересесть в обычный рейсовый автобус. Ну, автобус как автобус, был в нем даже — чего не случается! — подвыпивший гражданин с дворняжкой, которую он вместо поводка держал на веревке. Гражданин, пошатываясь, объяснял пассажирам, что именно он был на Северном полюсе и везет теперь не просто пса, а самого Веселого. Мы так заслушались, что опять не заподозрили подвоха.

Подошла молодая женщина с кожаной сумкой, типичным кондукторским голосом спросила: «Билетики, граждане!» Мы протянули мелочь — и в наших руках оказались билеты на «Анну Каренину». Раздался общий дружный смех! Все это подстроил Эскин!

Кондукторшу сыграла Мария Владимировна Миронова, а подвыпившего гражданина со стопроцентной достоверностью изображал Осип Наумович Абдулов!

Очень запомнилась мне поездка в Киев. Встречали киевляне нас с редкостным радушием.

После выступления на областной партийной конференции вышел я из здания. Вокруг, по обыкновению, собралась толпа. Хотел я уже сесть в машину, как кто-то сильно дернул меня за рукав. Обернулся и увидел древнюю старушку, впрочем жизнерадостную и подвижную.

— Куда ты все торопишься,— возмущенно сказала старушка,— я два литра лампадного масла сожгла, молилась за вас, чтобы не утонули. А теперь и не подступишься к вам. Я-то пришла сюда в гости тебя позвать, да, видно, не дозовусь.

Посадил я бабусю в машину и поехал к ней в гости, в рабочий пригород. Там нас уже ожидали. Старенькая моя спутница повторяла торжествующе:

— Я же говорила, что привезу Папанина!

Наша ледовая экспедиция доказала приоритет советских людей в изучении района Северного полюса. Начиная с 1937 года и до начала Великой Отечественной войны деятельность советских полярников была одной из важных тем периодической печати, широко освещалась в научно-популярной и общественно-художественной литературе. И после войны печать Советского Союза и зарубежная постоянно возвращаются к этой теме.

Сколько же было публикаций о станции «Северный полюс-1»? На этот вопрос решил ответить старший научный сотрудник Библиотеки естественных наук Академии наук СССР Г. С. Тихомиров. Как-то он зашел ко мне и задал вопрос:

— Сколько, по вашему мнению, напечатано статей о вашей дрейфующей станции, о Папанине и папанинцах?

— Думаю, сотни две-три,— неуверенно ответил я.

— Ничуть! — воскликнул Георгий Сергеевич.— Я уже составил список более чем на две тысячи публикаций. Но это еще далеко не все. И только в советской печати...

Да и моя книга-дневник «Жизнь на льдине» в Советском Союзе была издана массовым тиражом семь раз, переведена на многие иностранные языки. Шестое издание «Жизни на льдине» вышло у нас в 1972 году. Это была первая книга в массовой библиотеке «Путешествия и открытия XX века», выпускаемой по подписке издательством «Мысль». А седьмое издание с обстоятельным послесловием академика Евгения Константиновича Федорова было посвящено сорокалетию «СП-1».

ДОРОГИ, ДОРОГИ...

Торжественная и сердечная встреча в Кремле с руководителями партии и правительства произвела на нас неизгладимое впечатление. На прощание И. В. Сталин сказал:

— А теперь мы отправим вас отдохнуть вместе с семьями. Когда понадобитесь, мы вас вызовем.

И нас отправили в подмосковный санаторий.

В один из вечеров директор санатория сказал мне:

— Звонили из Москвы. Вас срочно вызывают в Кремль.

— А на чем же мне доехать?

— Могу предоставить только автомашину для перевозки молока. Время позднее, других машин нет.

Молоковоз оказался с изъяном — у него было разбито ветровое стекло. Пока мы домчались до Красной площади (30 километров!), колючая ледяная крупа исхлестала мне все лицо. Красный, как помидор, я и появился в комнате заседания Политбюро. Здесь находились все члены Политбюро, за исключением И. В. Сталина. Увидев меня, товарищи заулыбались. Пришлось объяснить, почему я появился в таком виде.

— Товарищ Папанин,— сказал В. М. Молотов,— мы обсуждали положение дел в Главсевморпути и решили назначить вас заместителем начальника Главсевморпути. Вызвали вас сюда, чтобы сообщить вам об этом решении. Отто Юльевич Шмидт

предлагает назначить М. И. Шевелева первым замом, вы будете вторым.

Надо ли говорить, что такое сообщение застигло меня врасплох и вызвало бурю противоречивых чувств? Я вообще не хотел быть руководителем такого масштаба:

— Я — экспедиционный работник, люблю это дело и хотел бы опять в Арктику, строить новые полярные станции. С работой же заместителя Отто Юльевича могу и не справиться.

— А мы считаем, что вы справитесь с новым делом,— решительно возразили мне.— К тому же есть партийная дисциплина,— добавили в ответ на мои дальнейшие возражения.

Я замолчал.

— Мы поддержим вас и поможем вам,— сказал Молотов.— Навигация прошлого года прошла неудачно. Решено привлечь людей с богатым арктическим опытом. Вам будет поручено руководство строительством, финансами и кадрами. Это дело вам знакомо хорошо.

Я поблагодарил членов Политбюро и вышел. Не успел спуститься вниз, как меня догнал дежурный офицер:

— Товарищ Папанин, вас просят вернуться.

Я снова поднялся в кабинет и услышал от В. М. Молотова:

— Мы доложили сейчас товарищу Сталину о принятом решении. Он внес поправку: вы назначаетесь первым заместителем начальника Главсевморпути. Если вам потребуется помощь правительства, можете обращаться непосредственно ко мне. По вопросам же кадров Главсевморпути будете еженедельно докладывать в ЦК партии.

На следующий день на заседании Совнаркома СССР рассматривался вопрос об итогах навигации 1937 года и состоянии кадров Главсевморпути. На этом заседании я был утвержден в должности первого заместителя начальника Главсевморпути при СНК СССР.

Одновременно с моей решилась и судьба моих товарищей. П. П. Ширшов был назначен директором Арктического института, Е. К. Федоров — его заместителем, а Э. Т. Кренкель стал членом коллегии Главсевморпути.

Наша четверка должна была совершить поездки по республикам, краям и областям, встретиться с трудящимися.

И я не сразу занял предоставленный мне кабинет на улице Разина в ГУСМП.

И вот, когда улегся шум торжественных встреч, позади остались тысячи километров железнодорожных и автомобильных пу-

тей, а надо признаться, что встречи эти были и волнующи, и утомительны, мы с Галиной Кирилловной оказались в кисловодском санатории. Однако и здесь к нам ежедневно приходили делегации из соседних санаториев, от предприятий, колхозов и школ. Разве можно было отказаться от встреч?

От усталости я свалился с симптомами инфаркта миокарда. Врачи не на шутку всполошились, тем более что из Москвы пришла следующая телеграмма: «ввиду состояния здоровья запретить Папанину выступления на всяких собраниях во время лечения».

...Вспоминаю свои начальные шаги в должности заместителя начальника Главсевморпути. Первым крупным и не терпящим отлагательства делом было строительство судоремонтного завода в Мурманске. Такой завод — для ремонта ледоколов и других судов арктического флота — был тогда великой необходимостью.

Арктический флот в те годы пополнялся новыми судами, строились четыре крупных по тем временам линейных ледокола. Ремонтная база в Заполярье была совершенно необходима. Собственно, завод был заложен, но строительство его шло медленно и грозило затянуться на долгие годы. А время не ждало, первый серийный ледокол готовился к сдаче в 1938 году. Вопрос о ходе строительства завода рассматривался в Кремле.

На другой день меня вызвали к И. В. Сталину. Лицо его выражало сильное недовольство. В кабинете были Молотов, Микоян, Ворошилов, секретарь ЦК ВЛКСМ Косарев.

— Строительство Мурманского завода идет из рук вон плохо,— сказал Сталин.— Так дальше нельзя. Где мы будем ремонтировать ледоколы и корабли, работающие в Заполярье? ЦК и Совнарком не могут мириться с создавшимся положением,— продолжал Сталин.— Необходимо принять самые решительные меры. Политбюро решило поручить товарищу Косареву и вам поднять на это дело молодежь...

— Что я должен сделать? — спросил я.

— Вам необходимо выступить в печати с обращением к молодежи — призвать юношей и девушек поехать на Север, на строительство завода, а ЦК комсомола проведет соответствующую организационную работу.

Тут же мы — Александр Косарев и я — поехали из Кремля в ЦК ВЛКСМ и составили текст обращения. На другой день оно было напечатано на первой полосе «Комсомольской правды» и в других газетах.

Мы не обещали молодежи легкой жизни и легкого труда, наоборот, рассказали о трудностях, но подчеркнули важность

строительства для Родины. И очень скоро на нас обрушился шквал заявлений с просьбами направить на комсомольскую стройку. Письма шли в Главсевморпути, в ЦК комсомола и сосредоточивались в штабе, созданном при ЦК ВЛКСМ. За короткое время было получено 30 тысяч заявлений. В Мурманск пошли эшелоны — 20 тысяч молодых энтузиастов ехали строить завод.

Довоенный Мурманск был совсем непохож на столицу Советского Заполярья наших дней, что раскинулась по долинам и сопкам широкими проспектами. Город был совсем небольшим, деревянным, и, конечно, не было никакой возможности разместить хотя бы сносно тысячи приехавших строителей и специалистов. Молодые люди строили бараки неподалеку от завода — для себя и для тех, кто еще должен был приехать, селились в этих бараках и терпеливо ждали, пока будут воздвигнуты дома в заводском городке. Работы шли полным ходом. Мы еле успевали гнать в Мурманск составы со строительными материалами и заводским оборудованием. Я часто ездил в Мурманск и знаю, как не сладко было на первых порах новоселам. Но они не жаловались. Замечательные люди приехали в Мурманск строить завод и работать на нем — самоотверженные, терпеливые, находчивые. В первые же дни Великой Отечественной войны десять тысяч парней и девушек — строители и рабочие завода — ушли добровольцами на фронт. Часть ребят попала в бригады морской пехоты и была отправлена на полуостров Рыбачий, другие ушли в партизанские отряды, в полки 14-й армии, оборонявшей Мурманск.

Управление Главсевморпути уделяло большое внимание Мурманскому заводу. Туда были направлены лучшие кадры.

Строительство доков, цехов, мастерских, коммуникаций шло поэтапно. Завод еще был далек от завершения, а судоремонтники уже ремонтировали первые корабли. На заводе работала очень сильная группа инженеров. Их возглавлял Анатолий Семенович Колесниченко, специалист по строительству и ремонту морских судов, бывший челюскинец, прошедший хорошую практическую школу на судах в Арктике и на заводах. Он несколько лет был главным инженером Мурманского завода, а потом — главным инженером Главсевморпути. А. С. Колесниченко внес существенный вклад в развитие арктического флота, под его руководством шло проектирование и наблюдение за строительством новых ледоколов в послевоенные годы. Ныне, вот уже около двадцати лет, А. С. Колесниченко — заместитель министра морского флота, руководит многогранным и сложным техническим хозяйством этого министерства.

Строительство Мурманского завода шло под постоянным контролем ЦК партии и правительства. Нам пришлось на ходу вносить изменения в проект, просить значительного увеличения кредитов.

Наши предложения, как правило, принимались. Надежды, которые возлагали на Мурманский завод и правительство и Главсевморпути, оправдались, и затраты окупились очень скоро.

А когда началась Великая Отечественная война, в доках и цехах Мурманского судоремонтного завода мы уже могли ремонтировать корабли и свои и союзников, получившие тяжелые повреждения от фашистских бомб и снарядов.

В пору строительства завода я особенно хорошо узнал Косарева. Этот красивый рабочий парень был удивительно талантлив — своей любовью к людям, уменьем организовать молодежь, показать ей истинное величие, казалось бы, будничных дел. Саша Косарев прошел путь от секретаря ячейки ВЛКСМ до секретаря ЦК комсомола. Косарева отличали партийная принципиальность, непримиримость к мещанскому благодушию, редкая работоспособность. Это был пламенный трибун, человек, пользовавшийся непререкаемым авторитетом. И в то же время это был очень скромный человек. Мы часто встречались с ним и на работе и дома и очень подружились.

Весь 1938 год прошел у меня в разъездах. В Москве жил урывками. Новые обязанности были многогранны и ответственны, и потому я предпочитал выезжать на места, лично встречаться с людьми, чем разговаривать по телефону из служебного кабинета. Я постоянно бывал в Ленинграде и Николаеве, где строились для Главсевморпути новые мощные ледоколы, ездил в Мурманск на строительство завода, в Архангельск, Одессу и другие города, где выполнялись заказы для Арктики. Отто Юльевич Шмидт предоставил мне полную свободу действий, и я старался пореже беспокоить его делами, с которыми мог справиться сам. У меня было много хороших помощников, энергичных работников с солидным практическим опытом, великолепно знавших Арктику.

В навигацию 1939 года я, будучи уже начальником Главсевморпути, прошел на судне весь Северный морской путь с запада на восток и обратно. Арктику я знал и раньше, но теперь мне пришлось посмотреть на нее глазами не начальника станции, а человека, который обязан отвечать за все огромное, многосложное хозяйство, за судьбы десятков тысяч людей — их жизнь и благополучие; за тот колоссальный объем работ, который обязаны были выполнить советские полярники.

В предвоенные годы каждый грамотный человек знал, что такое Главсевморпути. Печать уделяла тогда Арктике такое же внимание, какое в наши дни отводится космосу. Слово «полярник» было синонимом мужества. Звание Героя Советского Союза было учреждено в 1934 году за подвиги в Арктике, и первыми были удостоены этого звания полярные летчики.

Теперь же само название Главсевморпути стало достоянием истории, и многие современные читатели плохо представляют себе, что же это такое. Поэтому мне, влюбленному в Арктику и в свое дело, хочется рассказать в общих чертах об истории ГУСМП и его работе.

Главное управление Северного морского пути было создано Советским правительством в декабре 1932 года. Организации Главсевморпути предшествовало широкое мореплавание на флангах Северного морского пути — Карские и Колымские экспедиции. К концу первой пятилетки полярное мореплавание получило уже широкое развитие. Предстояло соединить фланги, проложить сквозной путь, чтобы наладить регулярные перевозки грузов с запада на восток и с востока на запад.

От быстрейшего освоения этой морской магистрали зависело тогда дальнейшее развитие производительных сил Крайнего Севера, перевод народов, его населяющих, на рельсы социалистического строительства.

Быстрое освоение трассы Северного морского пути диктовалось насущными политическими и экономическими задачами.

На протяжении многих веков мореплаватели разных стран тщетно пытались проложить сквозной морской путь через ледовые моря из Атлантического океана в Тихий, история освоения Арктики знает немало трагических страниц.

В 1931 году, когда достижения полярной науки и мореплавания стали очевидными, была поставлена перед советскими полярниками большая задача — проложить сквозной путь по всей трассе Северного морского пути. В Новосибирск, где тогда работал Комитет Северного морского пути, приехал товарищ Микоян. Работники Комсевморпути доложили о проделанной работе. Анастас Иванович внимательно выслушал всех выступивших, а затем сказал:

— Стране нужен сквозной путь из Атлантического океана в Тихий.

Летом 1932 года сквозное плавание за одну навигацию было впервые осуществлено на ледокольном пароходе «Сибиряков». Участники экспедиции преодолели все трудности и отлично выполнили стоявшие перед ней задачи. Была доказана практическая

возможность этой трассы для хозяйственных нужд и обороны страны.

Не случись аварии и не потеряй «Сибиряков» винт, экспедиция вышла бы в Тихий океан на три недели раньше, потратив на весь путь от Архангельска до Берингова пролива всего 40—45 дней, из которых ходовых было и того меньше.

Экспедицию возглавлял Отто Юльевич Шмидт.

С именем академика коммуниста Отто Юльевича Шмидта связаны многие замечательные, героические страницы освоения Арктики. О. Ю. Шмидт, профессор-математик и автор оригинальной монографии по теории групп (высшая алгебра), с первых лет Советской власти был активным и разносторонним государственным деятелем. Шмидт был членом коллегии Наркомпрода, членом коллегии Наркомфина, членом правления Центросоюза, три года заведовал Государственным издательством, несколько лет работал членом коллегии и заместителем председателя Государственного ученого совета и Наркомпроса (ГУС), главным редактором Большой Советской Энциклопедии. До первого своего арктического похода Шмидт побывал в Памирской экспедиции. При его участии было закрыто одно из «белых пятен» в ледниковой области северо-западного Па 'ира.

В 1930 году правительство отправило О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Г. Седов» на Землю Франца-Иосифа. Там был поднят советский флаг и создана полярная станция в бухте Тихой. Позднее О. Ю. Шмидт на «Г. Седове» предпринял поход к берегам Северной Земли и организовал там первую полярную станцию.

В последние годы жизни Отто Юльевич и сотрудники Института физики Земли Академии наук СССР, носящего ныне имя Шмидта, разработали новую космогоническую теорию, внесшую немаловажный вклад в развитие мировой науки о Вселенной.

Начальником научной части экспедиции на «Сибирякове» был видный представитель старшего поколения русских полярных исследователей профессор Владимир Юльевич Визе. Еще в 1910 году, во время учебы на физико-математическом факультете Петербургского университета, он вместе с геологом Павловым организовал на собственные средства экспедицию в Левозерскую и Хибинскую тундры на Кольском полуострове. В 1912—1914 годах Владимир Юльевич принимал участие в экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу. С тех пор жизнь Визе была неразрывно связана с изучением арктической области. В 1921 году он руководил гидрографическими работами в Карском море; в 1923-м — участвовал в строительстве советской полярной геофизической обсерватории (Маточкин Шар); начиная с 1928 года в течение ряда лет участ-

вовал в известных арктических экспедициях на «Малыгине», «Седове», «Сибирякове», «Литке» и других судах. Перу Визе принадлежит свыше 70 оригинальных работ по географии, метеорологии и гидрологии полярных морей. В одной из них — «О поверхностных течениях Карского моря» В. Ю. Визе на основании анализа материалов о дрейфе шхуны Брусилова «Св. Анна» пришел к выводу о существовании в центральной части Карского моря неизвестной земли или острова. Впоследствии это предвидение подтвердилось. Неуклонно соблюдая принцип единства теории и практики, В. Ю. Визе в своих исследованиях особенно большое значение уделял выработке надежной научно обоснованной теории прогнозов (предсказаний) погоды и ледовитости арктических морей. За одну из работ в этой области он был удостоен Государственной премии.

Командовал «Сибиряковым» легендарный капитан Владимир Иванович Воронин, с именем которого связано выполнение труднейших заданий партии и правительства в период освоения Советской Арктики и осуществление целого ряда арктических походов. Отличное знание условий Арктики, разносторонний опыт, энтузиазм и упорство В. И. Воронина не раз помогали полярникам выйти победителями из труднейших ситуаций. Выходец из поморской семьи, внук и правнук смелых полярных мореходов, Владимир Иванович Воронин охотно передавал свой огромный опыт молодежи и воспитал не одно поколение прославленных ледокольных капитанов.

Таковы были руководители надежного коллектива и экипажа «Сибирякова», впервые успешно решившего историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию. Со многими из участников этого похода мне с 1938 года пришлось продолжать начатую ими работу — осваивать и оснащать трассу Северного морского пути.

В декабре 1932 года результаты экспедиции «Сибирякова» были обсуждены на широком совещании, в котором приняли участие руководители партии и правительства, представители наркоматов. Центральный Комитет партии предложил обширную программу работ по освоению Арктики. Было принято решение создать при Совнаркоме СССР Главное управление Северного морского пути — организацию, которая сосредоточила бы в своих руках все вопросы, связанные с его освоением и эксплуатацией. В постановлении перед ГУСМП была поставлена задача «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Главсевморпути были переданы 16 морских гидрометеорологических станций и Всесоюзный Арктический институт, для которо-

го исследование Северного морского пути стало основной целью. В состав флота Главсевморпути перешли все имевшиеся в СССР ледоколы и ледокольные пароходы.

В легендарные тридцатые годы страна стремительно набирала силы, осуществила гигантский рывок вперед, который не только помог нам выйти в число могущественных держав мира, но без которого не было бы и нашей победы в Великой Отечественной войне. Реконструировались основные отрасли народного хозяйства, создавались новые. Освоение Северного морского пути было одним из звеньев великого преобразования страны. Никогда еще и нигде в мире работа по освоению необжитых территорий, тем более арктических, не велась с таким размахом. По зову партии тысячи советских людей поехали на Север строить порты, заводы и авиабазы, трудиться на полярных станциях, в радиоцентрах, разведывать богатства недр. От «заболевших» Арктикой требовались сила духа, незаурядная смелость, преданность делу.

Руководители партии и государства неоднократно обсуждали вопросы, касающиеся освоения Арктики, оказывали полярникам огромную практическую помощь. На совещаниях детально обговаривались проблемы развития полярного мореплавания, опыт и уроки экспедиционных плаваний. Большое внимание обращалось на строительство мощных ледоколов, организацию труда и быта полярников, повышение их культурного и идейно-политического уровня.

В 1934 году в Кремле состоялся ряд совещаний, посвященных развитию северных районов страны и работе Главсевморпути.

Руководители партии и правительства говорили о том, что нужно использовать накопленный мореплавателями материал, но еще нужнее самим проникнуть во все уголки Арктики, исследовать белые пятна, тщательно изучить арктические моря, чтобы корабли могли уверенно ходить от северо-западных берегов Союза ССР до Дальнего Востока и обратно.

По указанию правительства в 1934 году сквозной рейс по Северному морскому пути за одну навигацию был повторен ледорезом «Литке» в направлении с востока на запад.

Вся организация первых сквозных рейсов по Северному морскому пути характерна для советского руководства, сочетавшего в себе смелую поддержку новых, революционных дерзаний с многократной проверкой достигнутых результатов и постепенным внедрением их в хозяйственную практику.

Освоение сквозного плавания открывало новые возможности для дальнейшего развития производительных сил Крайнего Севера, помогало нам решать задачи и практического и теоретического значения, использовать паиболее целесообразные формы хозяйст-

вования, брать все рациональное, что накоплено опытом жизни народов Севера для всемерного развития их экономики и культуры.

Именно для этого и необходимо было объединить в руках одной организации всю хозяйственную и культурную деятельность на Севере — промышленность, геологоразведочные работы, сельское хозяйство, транспорт, торговлю. Необходимо было учитывать огромную роль научных исследований. Такой организацией и стало Главное управление Северного морского пути.

На нашем Крайнем Севере была создана сеть полярных станций, обеспеченных радиосвязью; начались регулярные морские рейсы к устьям Оби и Енисея, в устья рек Лены и Колымы как с запада, так и с востока; вырос заполярный город Игарка и т. д.

Научные и геологические экспедиции Главсевморпути вплотную занялись изысканием и эксплуатацией природных ресурсов Крайнего Севера. Территория, находившаяся в ведении Главсевморпути, была огромна — почти 8 миллионов квадратных километров. В подчинение Главсевморпути вошли: в европейской части СССР — острова и моря Северного Ледовитого океана, в азиатской части — вся территория севернее 62-й параллели. Хозяйственные предприятия союзного значения, расположенные в этой зоне, были переданы Главсевморпути.

Отто Юльевич Шмидт лучше других знал, как важно стратегическое и хозяйственное значение Арктики, многое делал для ее развития. Ученый с мировым именем, он был необычайно популярен. В моду вошла даже знаменитая борода Шмидта. Его вся Арктика, любя, и звала Бородой. Человек это был обаятельный, яркий, эмоциональный, очень самолюбивый. Всегда и везде интересы Родины были для Шмидта превыше всего. Мы с ним много спорили, порой отстаивали противоположные мнения, но никаких разногласий по вопросу о будущем Арктики и ее значении в жизни страны у нас с Отто Юльевичем не было.

Мне пришлось внимательно изучить опыт прошлых лет работы ГУСМП, его достижения и недостатки, и потом уже намечать дальнейшие мероприятия.

Получилось так, что в силу ряда причин неудовлетворительно была организована навигация 1937 года и значительное количество судов оказалось в бедственном положении на трассе Севморпути. 25 из них остались на вынужденную зимовку во льдах арктических морей. Не было доставлено к местам назначения около 250 тысяч тонн груза.

Ошибки эти были не до конца исправлены и в 1938 году.

В конце августа 1938 года Совнарком СССР принял постановление об улучшении работы Главного управления Северного морского пути. В постановлении отмечалось, что в исследовании

Арктики сделан значительный шаг вперед. Далее шел анализ недостатков в организации навигации 1937 года, указывалось, в частности, что причиной были «плохая организованность в работе Главсевморпути» и «совершенно неудовлетворительная постановка дела подбора работников Главсевморпути». В постановлении указывалось на пробелы в организационной и хозяйственной работе, в культурном обслуживании населения и т. д. А затем подробнейшим образом излагались мероприятия, которые Главсевморпути предстояло осуществить в ближайший год. Эти мероприятия охватывали огромный круг проблем — от создания полных лоций Северного морского пути и организации в составе Арктического института ледовой службы до увеличения емкости угольных баз на полярных островах (что было очень важно для работы транспорта) и строительства в районах Крайнего Севера мастерских, изготавливающих капканы, оленьи упряжки, бидоны, лыжи; от ремонта судов до количества специалистов, которые наркоматы и главные управления при СНК СССР должны были в том же 1938 году послать на работу в системе Главсевморпути, и количества домов для этих специалистов.

Перечитывая это постановление, я не могу еще и еще раз не воздать должного мудрости нашей партии, предусмотревшей всестороннее освоение Арктики.

Предстояла напряженная работа — выполнить задачи, поставленные Центральным Комитетом партии и Советским правительством. Необходимо было совершить переход от отдельных поисков к кропотливой планомерной работе на территории, простирающейся от Кольского полуострова до Чукотки, от Баренцева до Берингова моря. Нарастающий темп работ целых коллективов полярников — вот что требовалось. Труд больших коллективов должен был занять главенствующее положение в Арктике, и это было то новое, что отличало Главсевморпути предвоенного и военного времени от более ранних лет, когда Север осваивали маленькие и разрозненные группы людей.

С этого постановления фактически и началась коренная перестройка работы Главсевморпути, которая принесла положительные результаты.

Освоение необжитых арктических территорий и освоение трассы Северного морского пути было связано с преодолением больших трудностей и проходило далеко не так гладко, как нам бы хотелось.

ЦК партии и СНК СССР приняли ряд решений, направленных на укрепление материально-технической базы Главсевморпути; были отпущены большие денежные средства. Строилась серия новых мощных ледоколов. Первенец этой серии линейный ледокол «Сталин» был сдан ленинградскими судостроителями еще

осенью 1938 года. На заводах Ленинграда и Николаева должны были сойти со стапелей еще три ледокола. Активное участие в их проектировании и постройке принимал главный инженер Невского судостроительного завода Иван Исидорович Носенко, ставший впоследствии министром судостроительной промышленности СССР.

В устьях великих сибирских рек закладывались порты, на побережье и островах морей Арктики создавались новые полярные станции, строились авиапорты, пополнялась самолетами полярная авиация, развивалась радиосвязь. Геологические экспедиции успешно вели разведку полезных ископаемых, и на новых месторождениях вырастали рудники и заводы.

К тому времени я уже был не новичком в Арктике, немало ходил на судах и летал на самолетах, работал на береговых и дрейфующей полярных станциях, но приобщиться к командованию морскими операциями не приходилось. Я понимал, что сумею лучше постигнуть все премудрости навигации в Арктике, если буду находиться непосредственно на трассе Северного морского пути, на борту флагманского ледокола, где размещен штаб морских операций. Свои соображения я изложил в докладной записке в ЦК и получил разрешение уехать в Арктику на всю навигацию.

К навигации 1939 года мы готовились основательно.

И не случайно партийная организация Главсевморпути занялась в первую очередь упорядочением руководства арктическими навигациями — именно навигации определяли успех деятельности всех заполярных предприятий и организаций. Эти вопросы мы обсудили на коллегии ГУСМП, на партийно-хозяйственном активе, советовались с опытными капитанами, руководителями арктических портов и служб.

Как осуществлялось руководство навигацией по Северному морскому пути? Создавалось два оперативных района: Западный и Восточный, граница между ними проходила по 140-му меридиану, пересекающему Новосибирские острова. В Западный район входили моря: Баренцево, Карское и Лаптевых, в Восточный — Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Навигацией в каждом районе командовал начальник морских операций, находившийся на борту ледокола, указания он получал из Москвы по радио из морского управления ГУСМП. В распоряжении начальника операций раньше не было ни штаба, ни оперативной группы, главным советником у него был капитан флагманского ледокола. Ледовая разведка проводилась большей частью только в оперативном порядке, по мере надобности. Оставляли желать лучшего взаимоотношения между капитанами ледоколов и транспортных судов, с одной стодоны, и летчиками — с другой. Но зато потоком шли из Москвы в Арктику радиограммы с различными директивами. Их было столь-

ко, что существующая сеть радиостанций порой не справлялась с их обработкой, и посланные оперативные директивы доходили до начальников морских операций с опозданием.

После обстоятельных обсуждений мы решили не ломать сложившуюся систему руководства арктическими навигациями, а только упорядочить ее и сделать начальников оперативных районов полноправными хозяевами на морской трассе, чтобы не были они больше передаточной инстанцией между Москвой и капитанами судов. Как показал опыт, эта реорганизация себя вполне оправдала и надолго вошла в практику проведения морских операций в Арктике. В 1939 году операциями в Западном районе руководил я, на востоке это дело было поручено одному из опытнейших наших капитанов Афанасию Павловичу Мелехову. Афанасий Павлович Мелехов был поистине рыцарем Арктики. Спокойный и немногословный, он был примером для всех капитанов Арктики. С 1916 года и до своей гибели в 1942 году он не расставался с морем.

Еще в 1935 году на пароходе «Сталинград» Мелехов за одну навигацию впервые осуществил рейс из Владивостока на Колыму, далее — в Игарку и затем — в Мурманск. Он командовал ледоколами «С. Дежнев», «Ермак» и «Красин». Их история — это история нашего освоения Севера.

Мы сформировали и два штаба из опытных специалистов. В Западном районе штаб возглавил Н. А. Еремеев, его главными помощниками были полярный гидролог М. М. Сомов, впоследствии начальник станции «СП-2», и синоптик Д. А. Дрогайцев; в состав штаба входили также диспетчерская служба, радисты и летчики. На востоке штабом морских операций ведал Л. В. Розанов, прекрасный знаток этого участка Арктики. Ему помогали гидрологи Д. Б. Карелин, Н. А. Волков и другие.

Штабы руководили всеми транспортными и грузовыми операциями в своем районе. Москва теперь только планировала грузоперевозки, а за осуществление их отвечали начальники морских операций со своими штабами. В распоряжении штабов была вся научно-оперативная, авиационная и радиослужбы в Арктике. В обоих районах мы создали солидные синоптические бюро: западное на Диксоне возглавил Н. В. Шацилло, а на востоке, на мысе Шмидта,— Е. И. Толстиков. Они обобщали метеоданные по своему району и сообщали в штабы морских операций прогнозы погоды.

Изменилось и авиационное обслуживание морских операций. За два месяца до начала навигации самолеты полярной авиации провели по всем морям Арктики стратегическую ледовую разведку, на основании которой ученые Арктического института дали долгосрочный ледово-синоптический прогноз на лето; а в период

навигации ледовая обстановка уточнялась с помощью оперативной воздушной разведки. Для этого в составы летных экипажей вошли гидрологи. В основных авиапортах постоянно дежурили самолеты, которые по первому требованию проводили ледовую разведку того или иного участка трассы Севморпути. Была введена патрульная служба: небольшие мотопарусные гидрографические боты патрулировали у кромки льда основных ледовых массивов и сообщали штабам о положении и структуре ледяных полей, о движении льда. С чувством сердечной признательности вспоминаю я научных работников Арктического института А. Ф. Трешникова, В. Н. Степанова, В. Н. Кошкина, А. П. Шумского, А. П. Носкова, А. О. Шпайхера, В. Т. Тимофеева, всех тех, кто на маленьких суденышках по многу дней ходил в студеных морях и вел круглосуточные наблюдения за пограничной полосой лед — море.

По-новому действовала коммерческая служба арктических грузоперевозок и перевозок пассажиров: были введены прямые коносаментные перевозки грузов, а для пассажиров — билеты. Это были первые, но очень важные шаги к упорядочению коммерческой службы арктических пароходств.

Первые месяцы 1939 года ушли на подготовку планов грузоперевозок, разработку новых организационных и оперативных принципов проведения морских арктических операций,— этими работами были заняты как аппарат морского и речного управлений ГУСМП, так и ученые Арктического института. В один из этих горячих дней ко мне пришли Еремеев и Розанов:

— Иван Дмитриевич, планирование морской навигации подходит к концу. Введено много новшеств. Будет очень полезным, если планы грузоперевозок и новые положения о проведении морских операций мы обсудим перед навигацией с ее непосредственными участниками.

В конце мая мы провели в Главсевморпути морскую конференцию, на которую вызвали начальников морских и речных пароходств, морских контор и портов, контор Арктикснаба. От каждого судна прибыли не только капитаны, но и старшие помощники капитанов и старшие механики. Арктический институт был представлен своими ведущими учеными. Присутствовали начальники политотделов.

На совещании были по-деловому обсуждены план перевозок грузов, расстановка флота, графики движения судов. Участники конференции покидали Москву довольными: во-первых, с ними, непосредственными исполнителями, держали совет, как лучше провести навигацию в Арктике; во-вторых, они теперь заранее знали, что потребуется от каждого из них в напряженные летние месяцы на береговых базах и на трассе Северного морского пути.

Я так подробно рассказываю о подготовке к навигации 1939 года потому, что это была первая моя арктическая навигация; в систему ее организации были заложены новые принципы, на основе которых планировались и проводились арктические навигации в последующие годы. Хочу подчеркнуть, что разработку этих новых принципов я считаю заслугой всех, кто принимал в ней участие, а отнюдь не своей личной.

20 июля 1939 года я приехал в Мурманск и в тот же день был на борту флагманского ледокола «Сталин», где разместился и штаб морских операций Западного района Арктики во главе с Н. А. Еремеевым. У трапа меня встретил новый капитан ледокола Михаил Прокофьевич Белоусов и отрапортовал о готовности судна к выходу в море. Я познакомился с Белоусовым впервые на майской морской конференции в ГУСМП и еще тогда обратил внимание на его конкретные, здравые суждения. С Михаилом Прокофьевичем мы стали потом добрыми друзьями. Это был моряк по призванию. Он отлично знал и любил море. Воспитанник Ростовского-на-Дону мореходного училища имени Г. Я. Седова, Белоусов уехал на Дальний Восток и в первые же годы работы показал блестящие штурманские способности. Он быстро дослужился до капитанской должности. Когда в 1935 году по инициативе ЦК ВЛКСМ было решено сформировать комсомольско-молодежный экипаж на ледоколе «Красин», тридцатилетний Михаил Белоусов принял командование легендарным ледоколом. Чтобы новый капитан и его молодежная команда поскорее приобрели полярный опыт, первый год с ними плавал в качестве капитана-наставника умудренный жизненным и арктическим опытом капитан И. Н. Сергиевский.

Три года провел М. П. Белоусов на «Красине», зарекомендовал себя с самой лучшей стороны, и его кандидатура оказалась бесспорной, когда перед навигацией 1939 года потребовалось назначить капитана на флагманский ледокол арктического флота. Первым капитаном ледокола «Сталин» был В. И. Воронин. На самой первой странице судового журнала № 1 сделана такая запись:

«23 августа 1938 года в 7.00 построенный на отечественном заводе ледокол «Сталин» принят от представителей верфи и вступил в ведение ГУСМП под командованием капитана дальнего плавания В. И. Воронина, о чем составлен генеральный приемо-сдаточный акт. В 8.00 поднят кормовой флаг СССР и объявлены морские вахты».

Два месяца проработал новый ледокол в Арктике в навигацию 1938 года в тяжелых ледовых условиях. Экзамен был выдержан успешно, корабль показал прекрасные по тому времени ледокольные качества, капитан Воронин не мог нахвалиться новым судном. Но зимой Владимир Иванович тяжело заболел, перенес сложней-

шую операцию и надолго выбыл из строя, капитаном флагманского ледокола стал М. П. Белоусов. С Белоусовым я провел на борту корабля два очень ответственных рейса и не мог не восхищаться этим спокойным и волевым человеком. Выдающиеся качества судоводителя и командира сделали его имя известным всей Арктике. В следующем, 1940 году Михаил Прокофьевич повел свой ледокол в труднейшую экспедицию — надо было спасать пароход «Седов», дрейфовавший во льдах 812 дней. За образцовое выполнение задания капитан Белоусов получил звание Героя Советского Союза. Вскоре после этого Михаил Прокофьевич был назначен заместителем начальника ГУСМП. В годы войны он, капитан первого ранга ВМФ, руководил арктическими морскими операциями, обеспечивал проведение навигации по Северному морскому пути.

23 июля 1939 года ледокол «Сталин» покинул Мурманский порт и уже 1 августа подходил к мысу Челюскин, где мы встретили ледокол «Ермак», вместе провели четыре судна через пролив Вилькицкого. Не вдаваясь в дальнейшие подробности, отмечу только, что план морских перевозок был выполнен на 118 процентов, а грузов доставлено к местам назначения почти вдвое больше, чем в навигации прошлых лет. Эти успехи были достигнуты благодаря, во-первых, предварительной организационной работе и, во-вторых, пополнению арктического флота новыми судами. Кроме ледоколов были привлечены грузовые суда с усиленными креплениями корпуса. Конечно, были непредвиденные трудности, были нарушения графика движения судов, неожиданные ледовые ловушки; это трепало нам нервы, но не сорвало плана.

Все корабли завезли грузы, ни один не остался на вынужденную зимовку в Арктике. Правда, такая опасность угрожала нам в конце навигации, в октябре. Основная масса судов тогда уже вернулась в порты, а ледоколам «Ленин» и «Ермак», ледорезу «Литке» и ледокольному пароходу «Дежнев» было поручено провести караван советских и иностранных судов из Усть-Енисейского залива, из портов Дудинка и Игарка. Хотя Карское море уже замерзало и на пути каравана оказались тяжелые льды, операция прошла вполне успешно.

В эту нашу навигацию прошло сквозными рейсами по Северному морскому пути с запада на восток десять судов, а с востока на запад — одно. И не могу еще раз не вспомнить добрым словом Михаила Прокофьевича Белоусова. Закончив проводку судов через льды, ледокол «Сталин» прошел по всей трассе на восток до бухты Угольной в Беринговом море, а затем — обратный путь до Мурманска. Два сквозных рейса за одну навигацию по трассе Северного морского пути — такого еще не было в истории арктического мореплавания!

Мы вышли из Мурманска, как я говорил, 23 июля, а 28 августа мы уже были в бухте Угольной. Обратно в Мурманск мы вернулись 28 сентября. За два месяца и пять дней ледокол прошел около 12 тысяч километров, причем с работой во льдах по проводке судов и с заходами в порты. Мы посетили основные арктические порты и некоторые полярные станции, и я получил возможность на месте познакомиться с кадрами полярников, увидеть состояние портов, арктических предприятий, полярных станций и радиоцентров. Этот рейс для меня был поистине бесценным: я теперь знал не с чужих слов и не из бумаг положение дел у полярников и, что считаю самым важным, получил полное представление о мореплавании в Арктике.

Уже с позиций моряков я смог оценить всю важность четкой работы полярных станций и одновременно увидеть недостатки в организации их труда. Полярные станции вовремя давали нам сводки погоды и ледовые обзоры, обслуживали суда и самолеты радиосвязью. До сих пор помню, с какой благодарностью говорили все о молодой радистке острова Белого Тамаре Козловской. Во время движения кораблей в районе архипелага Норденшельда Тамара несколько дней несла бессменную круглосуточную вахту и очень помогла всем нам. Коллектив полярников мыса Шелагского, где метеостанция была расположена далеко от моря и не могла быть полезной караванам судов, построил еще одну станцию — на острове Айоне. Два полярника — Ситник и Литвинов — четыре месяца жили здесь в палатке и ни на один день не прекращали обслуживания судов.

Так закончилась арктическая навигация 1939 года, участники которой приложили все силы, чтобы выполнить решение XVIII съезда ВКП(б): «Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

И, думается, я имел полные основания так оценить ее итоги: «Многолетняя работа советских людей по изучению и освоению северных ледовитых морей начинает приносить свои плоды, позволяя успешно перевозить по этим морям грузы, сокращая путь следования товаров для населения Крайнего Севера. Мы не пропустили ни одного дня для продвижения судов к портам назначения. Ледовая самолетная разведка и патрульная служба небольших гидрографических судов позволили широко развернуть и осуществить морские операции в Арктике» *.

В общем это был трудный и счастливый для меня год. Счастливый потому, что коллектив наш добился главного: каждый

* «Правда», 22 ноября 1939 года.

корабль, пришедший в Арктику с грузами Большой земли, был в запланированный срок отправлен обратно, и не порожняком, а загруженным богатствами Заполярья: лесом, рудой, пушниной, рыбой.

Правда, спустя тридцать лет я узнал, что историк М. И. Белов на страницах своей книги * упрекнул меня в том, что на собрании партийно-хозяйственного актива Главсевморпути 1 декабря 1939 года я без должных оснований заявил, что в этом году Главсевморпути положило начало коммерческой эксплуатации Северного морского пути. Позволю себе не согласиться с точкой зрения уважаемого автора. Прежде всего, я выступал не от своего имени, а от коллегии Главсевморпути и выражал мнение коллектива руководящих работников ГУСМП. Во-вторых, речь шла не о завершении и внедрении во все морские звенья ГУСМП коммерческой системы, а лишь о начале внедрения этой системы, о наших первых и весьма уверенных шагах в этом направлении. И сейчас, оглядываясь на события тех лет, я с полным основанием могу повторить, что арктическая навигация 1939 года стала переломным моментом в организации коммерческой эксплуатации Северного морского пути. Для этого достаточно сравнить ее результаты с итогами навигаций предыдущих лет.

УДИВИТЕЛЬНЫЕ ЛЮДИ СЕДОВЦЫ...

Осенью 1939 года я вернулся из Арктики, представил отчет о том, как прошла арктическая навигация, и в декабре уехал на юг. Однако вскоре раздался звонок из Москвы. Последовало распоряжение срочно вернуться: меня приглашал к себе Председатель Совета Народных Комиссаров. Он объяснил, что предстоит заняться ледокольным пароходом «Георгий Седов», организовать смену его экипажа, уставшего от длительного дрейфа и напряженной работы. Подготовка к этой операции, когда я приехал, уже велась. Работала авторитетная комиссия, были подобраны оборудование и снаряжение, согласованы кандидатуры летчиков, которые должны были лететь к «Седову». Единственный, кто возражал против того, чтобы самолеты летели к «Седову», был Евгений Федоров.

Напомню кратко историю «Седова».

Корабль оказался в ледовом плену случайно. Как я уже говорил, в морях Арктики в 1937 году зазимовало 25 разных судов. Три

* «Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933—1945 гг.». Л., Гидрометеоиздат, 1969, стр. 220.

ледокольных парохода — «Седов», «Садко» и «Малыгин» — зажало льдами в море Лаптевых и понесло на север. В навигацию 1938 года большинство судов было освобождено от ледового плена, но эти три парохода продолжали дрейфовать на восток — северо-восток. В начале апреля 1938 года дрейфующие суда находились в море Лаптевых на 79-й параллели. К ним на лед, на заранее подготовленные моряками аэродромы, сели самолеты полярной авиации. Летчики вывезли на материк 184 человека, на пароходах осталось 33 человека. В августе 1938 года корабли достигли уже 83-й параллели; в это время к ним пробился «дедушка» нашего ледокольного флота «Ермак» и сумел вывести «Садко» и «Малыгина».

На «Седове» же оказалось поврежденным рулевое управление, идти самостоятельно за «Ермаком» он не мог. Вывести пароход на буксире через льды не удалось. Пришлось оставить его в Арктике на новую зимовку. 29 августа 1938 года, обменявшись прощальным салютом, корабли расстались, и «Седов» стал продолжать свой дрейф уже в одиночестве. На его борту оставались 15 человек, согласившихся продолжать зимовку: капитан К. С. Бадигин, гидрограф В. Х. Буйницкий, старший штурман А. Г. Ефремов, механик Д. Г. Трофимов (парторг) и другие столь же мужественные и преданные своему делу люди. Перед маленьким коллективом моряков Арктический институт поставил задачу: использовать дрейф корабля для изучения неисследованных областей Северного Ледовитого океана. Эти наблюдения были особенно ценны, «Фрам» дрейфовал в этих же широтах, и, значит, можно было получить сравнимый материал по гидрометеорологическому и ледовому режиму с разрывом в четыре десятилетия.

«Седов», как и «Фрам», дрейфовал на запад. Но линия дрейфа «Седова» проходила в основном севернее пути, которым прошел «Фрам». В конце августа 1939 года «Седов» достиг самой северной точки — 86 градусов 39 минут северной широты и 47 градусов 55 минут восточной долготы, и после этого корабль понесло на юг в пролив между Шпицбергеном и Гренландией. Много тяжелых испытаний перенесли седовцы: достаточно сказать, что они пережили 153 сжатия льдов, не раз корабль был накануне гибели и команда готовилась к высадке на лед. А однажды льдины накренили «Седова» на 30 градусов, и вода хлынула в машинное отделение. Героизм и хладнокровие машинной команды спасли корабль.

Но и в этих условиях седовцы вели систематические научные наблюдения, изучали скорость и направление арктических льдов и течения, циркуляцию атмосферы в высоких широтах, измеряли глубины океана, исследовали донные осадки. Севернее Земли

Франца-Иосифа седовцы открыли большую океаническую впадину с максимальной глубиной 5220 метров.

Первый год дрейфа «Седова» совпал по времени с работой станции «Северный полюс», поэтому сопоставление данных научных наблюдений «Фрама», нашей станции и седовцев позволило ученым приблизиться к познанию закономерностей природных процессов в Центральном полярном бассейне.

Подходил к концу 1939 год. Седовцы устали — это было ясно. Но как в условиях полярной ночи сменить экипаж корабля?

Я был согласен с Федоровым: послать летчиков в эти широты в полярную ночь значило обречь их на верную гибель. Что такое посадить самолет в кромешной тьме на ледовое поле, не приспособленное для приема тяжелых машин — я знал. Пятнадцать человек, составлявших экипаж «Седова», при свете фонарей «летучая мышь» не могли, конечно, построить надежный аэродром для приема тяжелых машин. Эту мысль я и высказал предсовнаркома.

— Согласен,— ответил он.— Правительство обсудило этот вопрос и решило послать на выручку седовцев не самолеты, а мощный ледокол. Эта операция поручена Главсевморпути, а возглавите экспедицию вы. Обсудите план экспедиции с опытными специалистами и представьте на утверждение Совнаркома. Вам окажут необходимую помощь все советские и партийные органы. Не медлите.

Я подумал о седовцах. Конечно, они вымотались за два с лишним года ледового дрейфа. Знали, что их должны сменить, и конечно же нервничали, ожидая смены. Как теперь сказать им, что придется подождать еще? Как подбодрить?

Я долго ломал голову над решением этой проблемы. Предложить людям, которые уже знали, что им готовится замена, снова ждать было совсем нелегко. И все же я пошел на это.

В тот же день я послал седовцам телеграмму. Вот ее текст.

««Седов», Бадигину, Трофимову.

Вчера вернулся в Москву, приступил работе. Большим вниманием вместе всей страной гордостью повседневно слежу вашим историческим дрейфом. Вы, советские люди, дадите мировой науке не меньше, чем дал Нансен во время дрейфа на Фраме,— в этом великое историческое значение вашего дрейфа. Горжусь, что работа нашей четверки закрепляется и расширяется прекрасной работой седовцев, которые прославят свою родину новой замечательной победой. Из таких больших дел складывается непобедимая слава СССР. Чувствую, что седовцы готовы выполнить любое задание партии, правительства. Как полярник, как ваш друг хочу поставить перед вами задачу: довести исторический дрейф силами вашего коллектива до конца с непоколебимостью и твердостью

подлинных большевиков. Убежден, что, закончив свой дрейф, вы достойно войдете в нашу семью героев. Дорогие браточки, помните, что за вашей работой, за вашим дрейфом следит весь советский народ. Несмотря на готовность самолетов для полета к вам, думаю, что коллектив славного ледокола Седов заявит Советскому правительству, всему советскому народу о своем желании довести исторический дрейф до конца. Жду вашего ответа, крепко всех обнимаю.

Ваш Папанин».

Уставшим от борьбы с холодом и тьмой полярникам были приятны добрые слова, да и они понимали риск, на который шли летчики. Во всяком случае, в тот же день в Москву пришел от седовцев ответ:

«Экипаж ледокольного парохода «Георгий Седов», дрейфующий во льдах Северного Ледовитого океана, вместе со всем великим народом нашей родины готовится к встрече исторического XVIII съезда любимой партии. Мы решили, что нашим лучшим подарком знаменательному съезду будет наша работа без смены на ледокольном пароходе «Георгий Седов» до выхода его из льдов Арктики. Несмотря на то, что партия и правительство готовят нам летную экспедицию и тем самым есть возможность замены нас новым составом полярников, мы, учитывая большой научный и практический смысл продолжения дрейфа старыми участниками, единодушно готовы остаться на ледокольном пароходе до конца дрейфа. Заверяем Центральный Комитет партии, правительство и весь великий народ нашей родины, что мы с честью выполним это взятое нами обязательство и, закончив дрейф, сделаем ценный вклад в советскую науку, покажем образцы мужества, выдержки и отваги советских патриотов.

По поручению экипажа «Георгия Седова», капитан Бадигин, парторг Трофимов».

Из ЦК партии мне позвонили:

— Иван Дмитриевич, как вы их подбодрили? Пришлите копию телеграммы, которую вы послали седовцам.

А мне домой прислали выписку из решения Политбюро:

«Признать решение экипажа «Седова», переданное в ответе на имя Папанина, совершенно правильным».

В тот вечер я долго сидел над картой дрейфа «Седова» и думал о людях, которые так давно в полярной ночи несут свою бессменную вахту...

Через два дня я докладывал в Совнаркоме план спасательной операции. Было решено послать на выручку «Седова» самый совершенный и мощный по тем временам линейный ледокол «Ста-

лин». Перед нами стояла задача не только вывезти экипаж «Седова», но и спасти сам корабль, вернуть его в строй.

Был срочно завершен ремонт ледокола, и 15 декабря 1939 года флагман арктического флота начал свой полярный поход из Мурманского морского порта. Вся сеть радиостанций Арктики находилась в состоянии боевой готовности.

Капитан ледокола Михаил Прокофьевич Белоусов стал на капитанский мостик и сутками не уходил с него.

Рейс проходил в очень тяжелых условиях — ведь была середина арктической зимы!

187 человек — экипаж ледокола — были полны решимости выполнить задание партии и правительства. В трудных условиях полярной ночи, в обстановке непрекращавшегося аврала, сжатия льдов и пурги, люди работали, не щадя себя. Кстати сказать, во время этого рейса ледокол доходил до 81-й параллели. В полярную ночь ранее ни один корабль не отважился проникать так далеко на Север.

Я не вел дневника в этом походе, но у меня сохранились радиограммы, которые шли с борта ледокола на Большую землю. Они — свидетели тех дней — говорят о трудностях, которые преодолевала команда флагмана на пути к «Седову».

Вот что было передано 21 декабря 1939 года:

«Около шести суток ледокол шел в сильном шторме. В это время года Баренцево море особенно бурливо, и на сей раз оно себе не изменило. Даже такой большой корабль, как флагманский ледокол, казался легкой игрушкой во власти разъяренного моря. Громадные волны необычайной силы обрушивались на судно и разбивали все, что попадало под их удары. Шквалы унесли катер, трапы, бочки с горючим, сорвали оба стальных фальшборта, повредили капитанский мостик. Волны гуляли по палубе, накрывали палубные грузы, лебедки. Вода проникла даже во внутренние помещения и заливала машинное отделение, кочегарки и каюты. Иногда корабль зарывался носом в воду, и казалось, что нет такой силы, которая подняла бы его снова наверх. Это было тяжелое испытание для корабля. Он выдержал его блестяще, показав прекрасную плавучесть. Советский арктический линкор оказался достойным страны, которая его создала. Бесстрашные матросы работали на палубе, их сбивали с ног резкий ветер и порывистые шквалы, они падали, поднимались и снова делали свою тяжелую работу. Бывали секунды, когда только веревки, которыми они были привязаны, спасали матросов от гибели. Кочегары и машинисты с огромным напряжением несли свои тяжелые вахты: топки пожирали за сутки столько угля, сколько полярной станции требуется на целый год. Капитан ежеминутно требовал перемены

режима работы машин. На мостике, в штурманской рубке капитан, вахтенные штурманы, рулевые стояли на посту, и, пожалуй, никогда еще их работа не была столь напряженна, как в эти дни. Вахтенные работали под непрерывными ударами волн. Промокшие насквозь, они вынуждены были каждый час менять одежду.

Последние два дня понизилась температура. Шторм продолжался, и вода, попадая на корабль, замерзала, покрывая толстым слоем льда лебедки, ванты, мостик. К сегодняшнему утру наше судно приобрело фантастический вид. Многие сотни тонн льда легли тяжестью на корабль. Как только небо посерело, экипаж и экспедиционный состав принялись за околку льда. Неутомимо работают сейчас на корабле с топорами, лопатами и ломами в руках матросы, научные работники, летчики, журналисты, фото- и кинокорреспонденты».

На следующий день, 22 декабря, состоялся первый разговор по радио между судами. Сохранилась запись этого разговора.

Я старался подбодрить седовцев, рассказал, как Родина провожала нас в дорогу:

— Как только узнали, что мы идем к вам, колхозы и совхозы сразу стали посылать для вас подарки — свежие огурцы, лимоны, помидоры, мандарины! Мы везем вам также живую птицу, свежее мясо и многое другое. И, конечно, везем письма. Но мы собрались так быстро, что некоторые родные не успели написать. Не беда! Скоро вы сами будете на Родине! Одна просьба у меня к вам, братки,— дрейфуйте скорее, чтобы оба наши коллектива вместе встретили Новый год...

Потом я попросил Бадигина и Трофимова ответить на несколько вопросов: первый — как чувствуют себя все члены экипажа; второй — в каком положении находится судно, прихватило ли льдом весь корпус «Седова» или во льду имеются трещины; третий — на каком расстоянии от судна проходят трещины, в каком направлении, сколько их; четвертый — как часто наблюдаются сжатия, какой силы и продолжительности.

Константин Бадигин рассказал, что трещины есть, основная трещина, идущая от севера к западу, проходит в 5—6 метрах от форштевня, что с 20 декабря дрейф пошел быстро и что за последние сутки корабль одолел девять миль.

— Наши последние координаты: 82 градуса 07,8 минуты северной широты, 05 градусов 10 минут восточной долготы,— закончил Бадигин.

Белоусов весело сказал седовцам:

— Здравствуйте, дорогие друзья. Дорогой Костя, рад, что услышал твой голос, и думаю, что тебе тоже приятно слышать наши

голоса, узнать о нашем приближении — особенно. Обещаю, что вывезу вас всех с доставкой на дом.

Но, как мы ни стремились поскорей дойти до «Седова», к Новому году не успели.

Новый, 1940 год мы встретили на Шпицбергене, куда зашли, чтобы пополнить запасы каменного угля. Мы не стали ожидать парохода, который вез уголь для ледокола, а решили зайти в Баренцбург и этим сэкономили трое суток. 1 января М. П. Белоусов подал с мостика команду: «Отдать швартовы. Малый вперед», и в 13 часов мы отошли от причала гостеприимной столицы Шпицбергена.

В ночь с 1 на 2 января получили тревожное сообщение: шедший к нам с запасами пресной воды пароход «Узбекистан» сел на камни у острова Принца Карла.

—Что будем делать, Иван Дмитриевич? — спросил меня Белоусов, показывая телеграмму с «Узбекистана».

— А что думает капитан?

— Немедленно повернуть обратно и идти на помощь «Узбекистану».

Я согласился с Белоусовым и дал радиограмму капитану шедшего к нам с углем «Сталинграда», чтобы тот также следовал к аварийному пароходу. Прошло два часа. Белоусов принес новую радиограмму и сказал:

— Капитан сообщает, что «Узбекистан» сильно бьет о камни. Торопит с помощью. Мы и так идем полным ходом, быстрее нельзя. Можем не успеть, и пароход разломает на камнях.

— Какой же выход?

— Слить в море весь груз воды и этим облегчить пароход.

На «Узбекистан» пошла радиограмма, скоро мы получили ответ, что в 7 часов 26 минут пароход снялся с камней своими силами. Мы снова повернули к «Седову», потеряв восемь дорогих часов.

Четвертого января я вновь связался по радио с «Седовым» и сказал Бадигину:

— Мы попали в тяжелые поля, вокруг идет сильное сжатие. На глазах вырастают огромные торосы. Мы решили немного выждать до перемены обстановки, чтобы зря не тратить уголь, потом снова к вам. Когда будет хорошая видимость, установите лампу на мачте «Седова». Мы считаем, что нас разделяет не больше 20—25 миль. Есть ли у вас сейчас сжатие или нет?

— Сжатия в районе нашего дрейфа сейчас нет,— ответил Бадигин.— Справа, метров за пятьсот, видно разводье... Последние часы у нас на грот-мачте на высоте 20 метров горит тысячесвечевая лампа. Свет нашей лампы мешал следить за вами, к тому же

ухудшилась видимость по горизонту. После нашего разговора выключу свет у себя, попрошу вас дать команду направить ваши прожектора на небо, результат сейчас же сообщу.

— Хорошо,— сказал я ему.— Сейчас включаем прожектор, луч направляем в зенит. Поручите кому-нибудь посмотреть сейчас и сообщите нам. Жду в рубке. У нас все вахты соревнуются за честь подвести к вам ледокол. Все внимание и разговоры только о вас, родные.

Разговор продолжался. Я сообщил Бадигину:

— Ваша радиостанция — единственный ориентир для нас. Мы следим за вами каждые два часа, чтобы по первому требованию Белоусова радисты могли взять пеленг. Константин Сергеевич! Сегодня вы, вероятно, слышали по радио последние известия, в которых о вас рассказывают всему Советскому Союзу. Я очень рад, что вы все здоровы, а ледокол к вам подойдет наверняка. Жду сообщения о видимости луча нашего прожектора.

— Иван Дмитриевич! Седовцы сейчас переживают незабываемые минуты! Могу сказать, что по спаянности и дружбе — это исключительный коллектив. Ну, а работа строится прежде всего на дружбе и спайке. В общем наработали столько, что научным сотрудникам долго придется разбираться. Сейчас пришли и сообщили, что огня вашего ледокола не видно. По горизонту облачность.

На следующий день пурга, свирепствовавшая с вечера 4 января, опять не позволила возобновить продвижение к «Седову».

Ледокол стоял в сплошном торосистом десятибалльном льду. Течением оба ледокола относило к юго-западу. Мы рассчитывали, что через несколько часов начнем продвижение к «Седову», если найдем во льду трещины, или, как мы говорили, лазейки. Ломать торосистый лед было бессмысленно, так как с одного удара ледокол проходил не более 3—4 метров. Нам нужно было дождаться лучшей ледовой обстановки, сохранить уголь и наверняка вывести «Седова».

Шестого января при очередном разговоре по радио Бадигин сообщил, что в течение нескольких часов они видят лучи прожекторов нашего ледокола.

Между кораблями оставалось ледовое поле шириной в 25 миль. Мы сделали попытку пробиться к седовцам. Ледокол наваливался на лед всей мощью своих десяти тысяч лошадиных сил и тяжестью стального корпуса, затем отходил назад и снова пробивался вперед, но только — на несколько метров. Пришлось остановиться.

Двенадцатого января огромные ледяные поля вновь пришли в движение. Услышав скрип корпуса корабля, я поспешил на мостик.

— Выдержит? — спросил у Белоусова.

— Шпангоут у нас могучий,— ответил капитан.— Но ручаться нельзя. Арктика...

Мы стали в бинокль осматривать льды.

Размышления мои прервал треск льда, похожий на орудийный выстрел, и всплески воды с обоих бортов. Ледокол сильно тряхнуло. Я сказал Белоусову:

— Шпангоут шпангоутом, а меры принимать надо. И немедленно.

Был объявлен аврал. Мы выносили аварийный запас на палубу. Вскоре меня несказанно обрадовал радист:

— Иван Дмитриевич! Радиограмма с «Седова»! Они находятся в разреженном льду.

Сжатие наконец кончилось. Ледокол наш начал спешно пробиваться к «Седову». И вот оба корабля стали борт о борт: покрытый толстой ледяной броней небольшой пароход — ветеран полярных эпопей и могучий утюгообразный корабль — первенец серии новых мощных ледоколов.

Встреча произошла 12 января 1940 года в 12 часов 7 минут. Тьма стояла — хоть глаз выколи.

На полубаке ледокола заиграл духовой оркестр. Взлетела ракета. За ней другая, третья. Густой гудок резанул воздух. И тут же отозвался другой — седовский.

Светили юпитеры, стрекотали кинокамеры. Люди махали шапками, выкрикивали что-то радостное и сумбурное.

Капитан Бадигин крикнул со своего мостика:

— Иван Дмитриевич! Здравствуйте...

— Здравствуй, браток! Держи швартовы и на ледокол! Идите к нам! Все идите...

— Все? Не можем все... У нас котлы под парами.

— Пусть идут на ледокол все, кто может! Такую встречу устроим...

Прошли суматошные сутки. Праздничное настроение улеглось. Наступили трудовые будни.

Специальная комиссия несколько дней тщательно обследовала пароход. Вывод комиссии был удовлетворительным: основные узлы «Седова» в целости и сохранности.

14 января я радировал в Москву:

«Через несколько часов после встречи с седовцами мы приступили к выполнению второй части задания партии и правительства.» С ледокола «Сталин» выделили в состав команды «Седова» 10 лучших товарищей, заслуживших в социалистическом соревновании право вести «Седова» к родным берегам. Наши механики вместе с седовскими осмотрели механизмы, корпус корабля. Освобождаем

ото льда винты и руль. Лед, в который вмерз «Седов», имел толщину 4—5 метров. Освободить пароход ото льда — технически сложная задача, сложней, чем могла показаться на первый взгляд. Не менее важную нашу заботу составляло и рулевое хозяйство корабля. Мы старались сделать все, чтобы руль работал, но вскоре поняли, что «Седова» поведем на буксире. Не исключена возможность захода в Баренцбург, чтобы наши водолазы осмотрели подводную часть «Седова».

В те дни каждый работал на своем месте. Кинооператоры спешили запечатлеть на пленке каюты «Седова» и его внешний вид. Мы грузили на него продовольствие и воду. Седовцы с большим интересом посмотрели кинофильм «Человек с ружьем».

Утром 15 января радисты наших кораблей приняли две радиограммы:

«Ледокол «Седов».
Бадигину, Трофимову.
Команде ледокола «Седов».

Приветствуем вас и весь экипаж «Седова» с успешным преодолением трудностей героического дрейфа в Северном Ледовитом океане. Ждем Вашего возвращения в Москву. Горячий привет.

И. Сталин. В. Молотов».

«Ледокол «Сталин».
Папанину, Белоусову.
Команде ледокола «Сталин».

Примите нашу благодарность за блестящее выполнение первой части задания по выводу ледокола «Седов» из льдов Гренландского моря. Горячий привет.

И. Сталин. В Молотов».

На палубе флагмана при свете прожекторов и сполохах полярного сияния состоялся митинг.

Назавтра ледокол взял «Седова» на буксир и повел домой. Луч прожектора освещал красное знамя, водруженное на том месте, где закончил свой дрейф теперь уже легендарный ледокольный пароход «Седов».

Дни шли в трудах и заботах, при беспрерывном свете прожекторов, под вой и свист январского ветра. Седовцы были счастливы: каждый день приближал их к родной земле.

1 февраля 1940 года Бадигин и Трофимов телеграфировали в ЦК ВКП(б) и СНК СССР:

«Сегодня экипаж «Седова» вступил на родную землю».

Не буду долго рассказывать о том, какой прием устроила Родина своим героям-полярникам.

Экспресс, на котором ехали седовцы, вели лучшие машинисты заполярной магистрали, завоевавшие первенство в соревновании в их честь.

В Москве на площади Белорусского вокзала состоялся грандиозный митинг. И — прием в Кремле вечером 2 февраля.

Через день в «Правде» были опубликованы Указы Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза всем членам экипажа — участникам дрейфа на ледокольном пароходе «Седов». Звание Героя было присвоено также капитану флагмана «Сталин» Михаилу Прокофьевичу Белоусову. Я стал дважды Героем.

Были награждены и ледокол «Сталин» и пароход «Седов» — орденами Ленина. Орденами и медалями был отмечен и труд многих членов экипажа ледокола «Сталин». После рейса М. П. Белоусов получил новое назначение — стал начальником морского управления ГУСМП и членом коллегии Главсевморпути.

Подвиг седовцев велик тем более, что эти мужественные люди, борясь с непогодой и холодом, тьмой и однообразием полярных будней, сумели провести значительную исследовательскую работу, сделали важные научные открытия.

Зарубежная и наша пресса в те дни писала об эпопее «Георгия Седова» очень много.

В заключение скажу, что до сих пор храню очень дорогой для меня документ: телеграмму вдовы Г. Я. Седова — Веры Седовой, которая поздравляла нас с годовщиной освобождения из ледового плена ледокола «Седов» и его команды.

ВОЙНА!

Я не собираюсь писать историю войны в Арктике. Просто хочу рассказать о том, чему был свидетелем, рассказать о своих товарищах, вместе с которыми жил и работал военные годы, о том, как сражались и трудились советские полярники.

Мы знали, что фашистская Германия готовится к войне с Советским Союзом, и сами готовились во всеоружии встретить агрессора, но не знали, когда и где прозвучат первые выстрелы. О том, как готовились мы встретить врага, что успели и чего не успели сделать, написано много книг, и нет необходимости повторяться.

Партия и правительство уделяли повседневное внимание развитию оборонной промышленности, укреплению боевой мощи наших Вооруженных Сил.

Я был делегатом XVIII съезда партии и помню не только обстановку высочайшего патриотического подъема, которая царила тогда в зале заседаний, но и ту единодушную деловую озабоченность, с какой обсуждались вопросы обороны страны.

Как свидетельствуют очевидцы и историки, не было ни одного заседания Политбюро, на котором бы не шла речь о подготовке к войне: Центральный Комитет партии знал, что война неминуема, прилагал все усилия, чтобы выиграть главное — время.

Все мы жили и работали тогда, зная, что война — у порога. Мы торопились. Весна и начало лета 1941 года были заполнены усиленной подготовкой к очередной арктической навигации.

В те дни я засиживался в своем кабинете в здании Главсевморпути иной раз до рассвета, обсуждая с товарищами сложные планы предстоящих работ. Нередко приходилось проводить на работе выходные дни. Но в воскресный день 22 июня, последний выходной день перед началом навигации, я решил поехать за город, на дачу, и выспаться как следует.

Для каждого, кто пережил первый день войны, он памятен до мелочей. Это и понятно — страшная весть сразу же разделила жизнь и время надвое: **до войны и — война.**

Мне почему-то больше всего запомнились солнечные пятна на дорожке среди деревьев. По этой дорожке, по этим солнечным пятнам в очень тихое и светлое раннее утро я бежал к машине.

Я читал газету, когда неожиданно раздался телефонный звонок.

— Товарищ Папанин, срочно приезжайте в Москву. Началась война.

Меня больше всего тревожила мысль: как мы должны теперь строить работу Главсевморпути, какие проблемы поставят перед нами первые же часы и дни войны?

Когда я вошел в свой кабинет, он был полон народу.

— Товарищи,— сказал я,— давайте обсудим самые неотложные дела.

Сразу же были даны конкретные указания каждому начальнику управления, назначены ответственные лица за решающие участки работ.

— А посмеют ли немцы сунуться в Арктику? — усомнился Кренкель.— Судя по первым сообщениям, главный удар нацелен на Белоруссию и Украину...

— Очень надеюсь,— отвечал я ему,— что они не посмеют, но быть спокойными нет оснований, мы должны готовиться к худшему.

В подразделения Главсевморпути пошли радиограммы с указанием срочно приступить к работам.

В тот же день я позвонил В. М. Молотову — Главсевморпути подчинялось ему — и доложил о принятых мерах. Молотов одобрил их.

Я продолжал:

— Вячеслав Михайлович, я собирался в Арктику, чтобы опять возглавить навигацию в Западном районе.

— Вы сами видите, обстановка изменилась,— услышал я в ответ,— значит, вам надо оставаться в Москве и руководить всей работой Главсевморпути, а не отдельной операцией в Арктике. Пошлите туда одного из своих заместителей.

Было решено назначить начальником морских операций в Западном районе Арктики начальника морского управления ГУСМП Михаила Прокофьевича Белоусова.

Какое место отводил Гитлер Арктике в своих планах?

Уже после войны мы узнали гитлеровские планы, касающиеся нашего Севера. По «плану Барбаросса» фашисты предусматривали захват западного Заполярья, оккупацию Мурманска и Архангельска (а эти порты — головные для Западного сектора Арктики), лишение советского военного, торгового и ледокольного флотов главнейших северных баз и, следовательно, полное господство немецко-фашистских морских и воздушных сил в Баренцевом и Белом морях и на западном участке трассы Северного морского пути.

Эта задача возлагалась на группу «Норд», базировавшуюся на севере Норвегии и в Финляндии. Ее частям предстояло вести широкие наступательные действия на северной территории СССР, занять Мурманск, перерезать Кировскую железную дорогу и захватить Кольский полуостров, районы Онежской и Двинской губы и выйти к Архангельску...

По другому плану, известному под кодовым названием «Голубой песец», вражеские войска должны были перерезать Кировскую железную дорогу и захватить Восточную Карелию.

То есть гитлеровское военное командование ставило перед своей сухопутной армией и военным флотом задачу распространить военные действия на Заполярье и парализовать деятельность Северного морского пути, чему, к сожалению, не все верили в первый период войны.

Фашисты хорошо представляли себе большое народнохозяйственное значение Арктики и трассы Северного морского пути. Не случайно еще до войны в немецком журнале «Морское обозрение» было напечатано: «Для полной блокады Советской России Германия должна послать флот на Север с целью прервать ее арктические коммуникации».

Если в первые часы войны у некоторых сотрудников ГУСМП еще могли быть сомнения в том, посягнет ли враг на наши самые северные границы, то несколько дней спустя эти сомнения исчезли. Мы поняли: фашисты нацелились на Мурманск. А там — наш завод, ледоколы, склады Арктикснаба, грузы для Арктики...

Петр Петрович Ширшов, заместитель начальника Главсевморпути, улетел в Мурманск, чтобы проверить, как обстоят дела на судоремонтном заводе, и ускорить вооружение ледоколов. На ледоколах надо было установить пушки и пулеметы, чтобы отражать подводные и воздушные атаки противника. В Мурманске в это время находились «Ленин» и «Сталин» — основные линейные ледоколы Западной Арктики.

Я поехал к наркому Военно-Морского Флота адмиралу Н. Г. Кузнецову, попросил:

— Николай Герасимович, дайте команду Северному флоту вооружить ледоколы «Ленин» и «Сталин». Навигация начинается.

— Такую директиву мы уже дали,— успокоил меня Кузнецов,— задержки навигации мы не допустим. Но я опасаюсь другого: сумеем ли мы быстро и в целости вывести ледоколы на трассу? Немцы установили за ними непрерывное наблюдение.

— У меня есть еще одна к вам просьба,— продолжал я,— выделите несколько орудий и прикажите установить их на Новой Земле, на Диксоне и еще на нескольких островах, я позднее скажу, каких именно. Нам надо заранее принять меры, фашистские надводные или подводные пираты могут напасть на арктические станции и корабли.

Кузнецов ответил:

— Пока, к сожалению, помочь ничем не можем...

От Кузнецова я поехал к начальнику артиллерийского управления Наркомата обороны СССР Николаю Дмитриевичу Яковлеву. Он был занят. Я решил ждать. Наконец он вышел ко мне, обнял и повел в свой кабинет, спросил шутливо:

— Чем артиллеристы могут быть полезными хозяину Северного полюса?

— Даже очень могут, дорогой Николай Дмитриевич,— ответил я ему.— Приехал к тебе за пушками для Арктики.— И я изложил Яковлеву свои опасения.

— Где же я тебе, Иван Дмитриевич, достану пушки, когда вся наша артиллерия воюет с немцами, все брошено в бой? Впрочем, давай подумаем.

Он вызвал штабного офицера, приказал ему принести какие-то бумаги и внимательно пересмотрел их.

— Вот что, дорогой мой, могу тебе дать пушку крепостной артиллерии старого образца — орудие отменное, хотя и громоздкое. Для стационарной установки.

— Установим на мысе Желания,— прикинул я.— Ну, а еще?

— И еще дам тебе два шестидюймовых орудия. Больше не проси, все отправляем в действующие части. Там нужнее.

— Спасибо и за это, Николай Дмитриевич. Только дай команду, чтобы пушки были сразу укомплектованы боезапасом и в Арктику отправлены с артиллеристами.

— Не беспокойся, все будет сделано,— пообещал Яковлев.

Через день я опять побывал у Николая Герасимовича Кузнецова, в этот раз он выделил два 130-миллиметровых морских орудия.

Вскоре полученные орудия были отправлены на мыс Желания и на Диксон. Почему мы выбрали эти пункты? Мыс Желания занимает самую северную оконечность Новой Земли, и пути кораблей, огибающих ее с севера, неизбежно проходят мимо. Там круглый год действовала полярная станция. Орудие было установлено и тщательно замаскировано.

Диксон тоже нуждался в крепкой обороне. Правда, он находился в далеком тылу, в устье Енисейского залива, но занимал важное стратегическое положение: здесь находились базовый морской порт, радиоцентр, авиапорт, полярная станция. Через Диксон шли суда к Игарке и Норильску.

Начальнику порта Диксон А. А. Бондаренко я дал телеграмму: «В Главсевморпути вводится новая форма. К вам едет закройщик с материалом. Срочно произведите примерку и пошив обмундирования». На Диксоне долго ломали голову, зачем вдруг понадобилось вводить новую форму. И лишь когда орудия прибыли на Диксон, Бондаренко ответил мне: «Закройщик с материалами доехал благополучно, приступил к работе».

К таким приемам приходилось прибегать в первые дни войны, когда суда и станции еще не были обеспечены документами закрытой связи. Если мы получали радиограмму, что «Введенский взял одну тысячу конвертов», это означало, что на пароход «Сакко», где капитаном Введенский, погружена тысяча тонн угля. Однажды из Дудинки пришла радиограмма: «Сахаров чистит самовар, Румке сломал ногу». Надо было догадываться, что ледокольный пароход «Сибиряков», команду которого возглавлял Сахаров,

стал на котлоочистку, а у «Седова», где капитаном Румке, сломана лопасть винта.

Война не могла не изменить планов навигации лета 1941 года. Часть транспортных судов была передана военному флоту, ушли на фронт многие опытные моряки. Экипажам остальных судов пришлось работать с большим напряжением.

Основной поток грузов в прежние годы шел из Мурманска, теперь же — из Архангельска. К чести работников Архангельского арктического пароходства и отделения Арктикснаба следует сказать, что они справились с неожиданно возросшей работой и без особых задержек грузили и отправляли корабли в море. А если и бывали задержки в портах отправления, то объяснялись они уже обстоятельствами военного времени: формированием конвоев и ожиданием распоряжений штаба Беломорской военной флотилии (БВФ) о выходе в море.

Летом 1941 года деятельность вражеских подводных лодок и самолетов ограничивалась только Баренцевым и Белым морями. В самые первые месяцы войны морскому судоходству на Севере гитлеровцы еще не смогли нанести какого-либо урона, моряки Северного флота бдительно охраняли морские коммуникации, а летчики — небо над Белым морем. Но, учитывая сложившуюся военную ситуацию, решением ГКО в составе Северного флота была создана Беломорская военная флотилия. Ее штаб находился в Архангельске. В задачу БВФ входили охрана больших водных районов от подлодок противника, предохранение от мин и защита от немецких самолетов одиночных транспортов и конвоев. Кроме того, флотилия проводила переброски войск по внутренним морским коммуникациям, когда этого требовала обстановка...

Беломорской военной флотилии были приданы миноносцы и сторожевые корабли. В нее же вошли мобилизованные суда Главсевморпути и рыбной промышленности. Из них был сформирован Северный отряд БВФ под командованием капитана первого ранга Николая Петровича Аннина.

Об этом замечательном человеке хочется сказать несколько слов. Уроженец Кронштадта, потомственный моряк, он в 1918 году юношей вступил в члены Коммунистической партии и пошел добровольцем на фронт. Аннин командовал отрядом конной разведки на Южном фронте, потом водил отряд слушателей Высшей партийной школы на штурм Кронштадта во время контрреволюционного мятежа, затем воевал против белокитайцев в составе Амурской флотилии.

В 1936 году Аннин сражался в Испании, в рядах интернациональной бригады. Ордена Ленина и Красного Знамени, именное

оружие — награды Родины за его боевые подвиги. Теперь Николая Петровича поставили во главе Северного отряда БВФ.

Наиболее крупными и хорошо вооруженными кораблями Северного отряда БВФ были ледорез «Литке» и ледокольный пароход «Дежнев». Они стали называться сторожевыми кораблями, и вместо привычных нам названий на их бортах появились военные обозначения СКР-18 и СКР-19. Сторожевыми кораблями стали также гидрографические шхуны ГУСМП «Циркуль», «Полярник» и «Папанин». Несколько рыболовных траулеров тоже поступили под команду Н. П. Аннина.

Северный отряд БВФ нес охрану самых отдаленных арктических коммуникаций непосредственно в полярном бассейне. Флагман Северного отряда СКР-18 вместе с другими сторожевыми кораблями конвоировал транспортные суда в Арктике, нес дозорную службу на трассе Северного морского пути. Личный состав этого судна состоял в основном из кадровых полярных моряков, мобилизованных вместе с кораблем в Военно-Морской Флот. Командовал кораблем молодой капитан, на редкость хладнокровный человек Александр Иванович Ветров, прошедший морскую выучку у таких знаменитых судоводителей, как М. Я. Сорокин и В. И. Воронин.

Большие изменения произошли в гидрографическом флоте ГУСМП. Часть гидрографических судов стала плавать под военным флагом в составе Северного отряда БВФ, несла службу наблюдения и патрулирование в Новоземельских проливах Югорский Шар и Маточкин Шар. Начальником гидрографического отдела БВФ был назначен один из старейших и прославленных полярных капитанов Иван Сергеевич Котцов. Я знал его давно. И. С. Котцов был одним из тех, кто снял нашу четверку с льдины в феврале 1938 года,— он командовал тогда ледоколом «Мурман». А до этого он на «Таймыре» вывозил в 1933 году моих товарищей и меня из бухты Тихой.

Я преклоняюсь перед беззаветным мужеством моряков и инженеров гидрографических судов во время войны. Может со стороны показаться — далеко они были от фронта. Совсем нет. На плохо вооруженных мотопарусных шхунах изо дня в день несли они свою — тоже солдатскую! — службу и, не боясь врага, работали, часто под обстрелом. Опасность, холод и голод были их постоянными спутниками, так же как стойкость, находчивость и великое терпение.

С фронта приходили вести одна тревожнее другой. Линия фронта неуклонно приближалась к Москве. С каждым днем уменьшались ряды сотрудников ГУСМП. По призыву Красногвардейского райкома партии, в который входила парторганизация

ГУСМП, многие коммунисты и беспартийные старшего возраста ушли в народное ополчение, а молодежь — в армию. Ежедневно группы сотрудников работали по мобилизации на трудовом фронте.

И в те заполненные тревогой месяцы я не мог выпускать из виду хода арктической навигации. Я старался не вмешиваться в оперативные распоряжения штабов морских операций и не командовал кораблями и портами через голову штабов, но внимательно следил за тем, что делалось в каждой точке Арктики, как шла работа в портах, как капитаны выполняли рейсовые задания, как работали ледоколы.

Очень тревожило меня, что ледоколы «Ленин» и «Сталин» задержались в Мурманске. Суда были вооружены и укрыты в Кольском заливе, экипажи выжидали благоприятную обстановку для выхода на трассу. А тем временем пароходы, вышедшие в июле из Архангельска с грузами для Арктики, потеряли по нескольку дней в Новоземельских проливах из-за скопления льдов.

Вражеская воздушная разведка обнаружила оба ледокола в Кольском заливе. Фашистские летчики несколько раз пытались разбомбить их, однако все налеты были успешно отбиты огнем береговых батарей и зенитками самих ледоколов.

Мы резко сократили объем открытой радиопереписки, частную радиопереписку запретили совсем. Я понимал, что это жестокая мера по отношению к людям, которые разлучены войной и не имеют вестей друг от друга. Но мы хорошо знали, что эфир прослушивается вражеской радиоразведкой, которая старается из всех перехваченных радиограмм выудить полезные для нее сведения. Собранные по крупицам, они могли раскрыть для врага дислокацию и характер работы флота и наших объектов. Трасса Севморпути к западу от мыса Челюскина — то есть Карское, Баренцево и Белое моря — была объявлена зоной молчания. Кораблям категорически запрещалось выходить в эфир, но зато их радисты обязаны были круглосуточно слушать эфир, так как штабы морских операций часто давали директивы по радио «без квитанций» со стороны адресатов. К сожалению, не все экипажи были так дисциплинированны, особенно на транспортных судах Морфлота, находившихся во временной аренде у ГУСМП. Нет-нет да и выскочит какой-нибудь радист в эфир, да еще с открытым текстом. А потом я получал из штаба Северного флота нагоняй, что в Арктике мы своевольничаем и нарушаем военную дисциплину.

Как я уже говорил, Западным районом командовал Михаил Прокофьевич Белоусов. Его заместителем был Ареф Иванович Минеев, участник гражданской войны, опытный полярник.

В тридцатых годах он был начальником острова Врангеля. Ареф Иванович обладал отличными организаторскими данными и удивительно как умел располагать к себе людей.

Во всем можно было положиться и на начальника штаба морских операций Николая Александровича Еремеева. В ГУСМП он работал только три года, но успел завоевать всеобщее признание и уважение. Еремеев пришел к нам из рыбной промышленности — он руководил зверобойными судами на Белом море. Мне импонировали его широкая морская эрудиция, четкая оперативность и ненасытность в работе. Вскоре он стал ведущим морским специалистом в Главсевморпути в вопросах планирования арктических перевозок и организации морских операций.

В начале навигации ледовая обстановка на трассе была средней трудности. Некоторым транспортным судам удалось даже пройти без помощи ледоколов наиболее тяжелый район: пролив Вилькицкого и далее на восток. Но к середине августа обстановка резко ухудшилась, льды подступили вплотную к Таймырскому полуострову, грозили закрыть пролив Вилькицкого.

Я запросил мнение Белоусова. Ответ был краткнм: «Ледовая обстановка с каждым днем осложняется. Крайне нужны ледоколы».

Тогда я дал команду Мелехову, возглавлявшему морские операции на востоке, отправить на запад ледокол «Красин». Эта помощь была очень кстати. К западу от мыса Челюскина у кромки льда застряло несколько транспортов. Их и должен был через пролив Вилькицкого провести «Красин». Раздвигая ледяные поля, давя и круша льдины тяжелым корпусом, «Красин» провел груженые транспортные суда через ледяной массив, дальше в Тикси они пошли самостоятельно. А из Тикси подходили уже суда, груженные лесом,— их надо было провести через тот же пролив на запад. К этому времени ледоколы «Ленин» и «Сталин» появились на трассе и приступили к работе. За ледоколами неустанно следили вражеские воздушные разведчики: фашисты рассчитывали уничтожить оба ледокола тогда, когда они выйдут из Кольского залива в Баренцево море. Ранним утром 16 августа под покровом густого тумана оба ледокола снялись с якорей и вышли в море, обогнули мыс Желания и уже 20 августа пришли к мысу Челюскина. Вражеская разведка прозевала выход ледоколов, ей не удалось блокировать суда в Кольском заливе.

Я радовался, но недолго. Первую беду принес нам ледокольный пароход «Садко». Никак не думал, что «Садко» задаст нам такую нервотрепку. Правда, старые моряки давно поговаривали, что не плавать долго «Садко» по северным морям, что есть, мол, на то особая примета. Вообще же это был один из лучших грузо-

пассажирских ледокольных пароходов флота ГУСМП: крепкий корпус с ледовой обводкой, сильная машина, удобные каюты. За один рейс «Садко» обходил несколько островов, где располагались полярные станции, доставлял новую смену полярников вместе с топливом, продовольствием, одеждой, аппаратурой и всем необходимым на год работы, старую смену отвозил домой. Команда «Садко» работала блестяще, и все же разговоры о том, что это несчастливое судно, не прекращались.

Этот корабль был куплен в Англии в 1915 году и приписан к Архангельску, а в 1916 году «Садко» затонул в Кандалакшском заливе и пролежал на его дне 17 лет. Экспедиция ЭПРОНа подняла его в 1933 году, архангельские судостроители быстро отремонтировали корабль, и с 1934 года он снова начал свою службу на Севере. Но старые моряки отказывались на нем работать: «Море однажды взяло себе этот корабль, море снова потребует его себе...» Однако «Садко» успешно ходил по северным морям уже семь лет.

В августе 1941 года корабль отправился с Диксона в долгий рейс, и экипаж, как всегда, задание выполнил: снял с Краснофлотских островов отряд гидрографов, доставил все необходимое полярникам на остров Домашний, забрал с самой северной оконечности Северной Земли трех полярников, высадил пассажиров на Диксоне и пошел в новый рейс, теперь уже на север — на Землю Франца-Иосифа. Но до места назначения не дошел.

В Карском море севернее островов Известий «Садко» с полного хода налетел на подводные камни и крепко сел на банку. В эфир полетел сигнал SOS. Пришлось снять с ледовой проводки и срочно направить на помощь гибнувшему кораблю ледокол «Ленин». Капитан Н. И. Хромцов подвел ледокол к «Садко» и убедился, что снять «Садко» с камней невозможно, надо срочно спасать людей. Несмотря на шторм, моряки «Ленина» успели спасти весь его экипаж. Сам же корабль достался морю.

Старики сказали: «Вот и не верь приметам!»

Но дело, конечно, было не в приметах. Следствие показало, что авария произошла из-за грубого нарушения дисциплины.

Все суровее и тревожнее становилась жизнь в Москве. Москвичи постарше помнят, какой была наша столица осенью 1941 года. С каждым днем она все больше походила на прифронтовой город. По решению правительства из Москвы началась эвакуация сначала женщин и детей, а потом предприятий и учреждений. Из Государственного Комитета Обороны мы получили план эвакуации Москвы. В нем четко было расписано, когда и куда эвакуируются заводы, наркоматы, главки, музеи, театры. Правительство переезжало в Куйбышев, а Главсевморпути, как организацию,

ведавшую районами Советского Севера, отправляли дальше всех — в Красноярск. В Москве каждый наркомат и ведомство оставляло лишь оперативные группы.

Нам предстояло эвакуировать в Красноярск не только людей — это было проще всего. Надо было перебазировать в Красноярск авиагруппу; самолетов, правда, в Москве давно уже не было, но пришлось вывозить все сложное аэродромное и техническое хозяйство, центральные склады Арктикснаба, находившиеся под Москвой в Карачарово, эвакуировать технику и материалы Арктикстроя.

Основная группа работников Главсевморпути во главе с Кренкелем и начальником Политического управления ГУСМП Владимиром Петровичем Рябчиковым стала готовиться к переезду в Красноярск. Сутками в здании Главсевморпути не смолкал грохот: стучали топоры и молотки — упаковывались документы и ценное имущество. Но оперативная работа сотрудников ни на минуту не прерывалась, так же как не прерывалась и не могла прерваться навигация в Арктике.

Я возглавлял оперативную группу, все сотрудники, что оставались со мной в Москве, перешли на казарменное положение. В освободившихся комнатах второго этажа поставили койки. Столовая помещалась в этом же здании, так что проблема жилья и питания была разрешена. Мы по нескольку дней не выходили из здания, спали урывками.

Тревожили вести с полей сражения. Тревожила Арктика. Тревожили воздушные налеты вражеской авиации.

Все чаще и чаще сквозь затемненные окна врывался воющий звук воздушной тревоги, а репродуктор разносил по комнатам: «Граждане, воздушная тревога! Воздушная тревога!..»

Бомбоубежище было оборудовано в подвальном этаже нашего здания, теперь там помещается клуб имени Ногина. Я редко ходил в убежище, был почему-то твердо уверен, что на наше здание бомба не упадет.

Не раз во время воздушных тревог я гасил свет в кабинете и вместе с теми, кто в тот час находился рядом, выходил на балкон. Та картина и сейчас перед глазами: нигде ни огонька, только шарят по небу лучи прожекторов. Высоко-высоко слышится гул моторов, а потом оживает зенитная артиллерия: грохот выстрелов, разрывы снарядов в небе, воздух прочерчивают огненные снопы снарядов и трассирующих пуль зенитных пулеметов. И вдруг высвечивается какой-нибудь район: вражеские летчики спустили на парашютах осветительные ракеты.

Вокруг Москвы и в самой Москве была создана сильнейшая

противовоздушная оборона. Вражеские самолеты на подступах к столице встречали такой огонь зениток, что фашисты поворачивали обратно. К городу прорывались единицы.

Бомбардировка Москвы редко бывала прицельной — наши летчики и зенитчики не давали врагу такой возможности. Фашистские стервятники поспешно сбрасывали бомбы куда попало, стремясь поскорее удрать. Оглушительно рвались фугаски, сыпались с неба зажигалки. Возникали пожары. Мчались на машинах к местам попаданий снарядов и пожаров бойцы ПВО, саперы и пожарные.

Кто-то разнес слух о наших «стояниях» на балконе во время воздушных тревог.

Вскоре меня вызвали в Кремль отчитаться, как идет навигация. Заодно И. В. Сталин дал мне хорошую взбучку.

— Это что за мальчишество,— сердито сказал он.— Подумаешь, храбрецы нашлись! Вас поставили во главе важного государственного дела, так и занимайтесь тем, что вам поручено. Риск допустим, когда этого требует необходимость!

Воспользовавшись моментом, я попросил отправить меня на фронт. Я воевал на Украине и в Крыму в гражданскую войну и мог бы заняться организацией партизанских отрядов...

Сталин сердито прервал мои слова:

— Пошлем, куда надо и когда надо.

Свидетелем нашего разговора был Михаил Иванович Калинин. Он подал голос:

— А не послать ли нам Папанина в Ленинград?

— Нет,— ответил Сталин,— он в другом месте пригодится.

Сталин тут же дал указание подготовить для Главсевморпути специальные помещения в бомбоубежищах и оборудовать их средствами правительственной связи и всем необходимым для работы.

В тот же день я получил извещение, что в распоряжение оперативной группы Главсевморпути такие помещения выделены. Но своей подземной канцелярией пользовался редко: пока добежишь, думал я, по сигналу тревоги, прозвучит сигнал отбоя.

Второй нагоняй от Сталина я получил вскоре уже по более серьезному делу.

Государственный Комитет Обороны принял решение командировать в Вашингтон группу опытных советских летчиков для переговоров с правительством США о поставке Советскому Союзу военных самолетов. Делегацию возглавил Михаил Михайлович Громов. Правительство поручило Главсевморпути доставить группу Громова в США, был определен и маршрут: через Шпицберген.

Мы обязаны были доставить группу по назначению как можно скорее и обеспечить безопасность перелета. Теперь такие перелеты никого не удивляют: обычный рейс. А тогда и машины другие были, и навигационное обслуживание с земли не такое, да и приборы не те. Достаточно сказать, что лучшие наши самолеты летали в то время со скоростью 250 километров в час и на высоте не более 4000 метров.

Кому же из полярных летчиков поручить этот перелет?

Свободной в тот момент была всего одна машина — Черевичного: Иван Иванович только что прилетел с берегов Карского моря. Лучшей кандидатуры искать и не надо было. Иван Иванович — летчик, что называется, от бога. Черевичному сама природа, казалось, вложила с рождения дар искусного вождения самолетов. Он летал смело, на грани риска, но риска разумного. Он был тогда еще молод, лет тридцати, но уже имел славу полярного летчика экстракласса. В обычной жизни Черевичный — шумный, жизнерадостный человек, весельчак и балагур. Со стороны казалось, что и машины он водил шутя. На самом же деле за штурвалом самолета сидел пилот с железной волей и твердой рукой. Черевичный хорошо владел техникой слепых полетов, имел большой опыт многочасовых беспосадочных полетов над Северным Ледовитым океаном.

Я срочно вызвал к себе Черевичного и рассказал о правительственном задании:

— Скажи мне, Иван Иванович, откровенно, если сомневаешься в успехе перелета, тогда не берись. Подберем другой экипаж.

— За кого вы меня считаете, Иван Дмитриевич? — даже обиделся Черевичный.— Задание сложное, но выполним!

— Тогда готовь машину к вылету. Особенно тщательно проработай маршрут.

Черевичный почесал затылок:

— Маршрут мне не по душе.

— Но ведь это самый короткий путь.

— Не всегда самый короткий путь есть и самый лучший. Вот бы по нашей арктической трассе махнуть...

Мы подошли к карте. Действительно, наша воздушная трасса над морями Советской Арктики облетана, технически оснащена. Машина будет все время находиться в зоне работы наших радиостанций. Этот путь длиннее, зато надежнее и удобней. И я ответил Черевичному:

— Хорошо, согласен с тобой, лети по нашему маршруту. Только учти, если что случится, ни мне, ни тебе головы не сносить.

И еще учти: никто не должен знать, каких пассажиров везешь и куда держишь путь. Документы оформим как на обычный служебный полет из Москвы на Чукотку. А там до Аляски рукой подать.

Иван Иванович ушел довольный. Я подумал, глядя ему вслед: не подведет.

Черевичный действительно блестяще довел свою машину до Аляски. Оттуда его пассажиры добрались до Вашингтона уже на самолете США.

Не успел я порадоваться успешно завершенному делу, как раздался телефонный звонок.

— На каком основании вы нарушили постановление и изменили маршрут? — услышал я сердитый голос председателя ГКО.

Я объяснил, почему мы предпочли полет над Советской Арктикой, и добавил:

— Задание выполнено успешно и в срок, что от нас и требовалось...

— Это хорошо, но нельзя так своевольничать,— голос Сталина уже не был таким сердитым.

Очень скоро мы встретились с Черевичным в Архангельске, и я от души поблагодарил летчика. Иван Иванович смущенно заулыбался:

— Обычный арктический полет. Вот если бы через Шпицберген, тогда пришлось бы здорово попотеть. А тут наша Арктика, своя...

Не только делами Главсевморпути приходилось заниматься в то время. Я был членом Ревизионной комиссии ЦК ВКП(б), депутатом Верховного Совета СССР и Моссовета. Поэтому обязанностей хватало, и второстепенных среди них не было. По поручению Центрального Комитета и Московского городского комитета партии неоднократно выступал на митингах перед рабочими фабрик и заводов, в воинских частях; разъяснял политику партии, направленную на сплочение всего советского народа, на мобилизацию всех материальных и людских сил страны для достижения победы.

Не раз выступал в печати, по радио. Был счастлив, когда на свои статьи и выступления получал отклики от бойцов с фронта.

Я часто вспоминаю тот день, который определил мою судьбу в военные годы, день 15 октября 1941 года, когда меня неожиданно вызвали в Государственный Комитет Обороны.

Естественно, я волновался: зачем понадобился?

И. В. Сталин был за рабочим столом, сбоку от него сидели В. М. Молотов и А. И. Микоян — члены Государственного Комитета Обороны.

— Начальник Главсевморпути Папанин явился по вашему вызову, товарищ Сталин,— отрапортовал я, остановившись посреди кабинета. Я имел тогда звание капитана первого ранга и ходил в военной форме.

— Садитесь.

Я сел в свободное кресло.

— Товарищ Папанин,— сказал председатель ГКО,— хочу сообщить вам о решении: посылаем вас в Архангельск как уполномоченного Государственного Комитета Обороны.

Я вопросительно смотрел на Сталина.

Он продолжал:

— Архангельский порт имеет сейчас и будет иметь в ближайшем будущем особо важное значение. Это на западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт. Мурманск еще ближе, но он всего в 40 километрах от фронта, и вражеская авиация бомбит город регулярно. Мы заключили соглашение с Рузвельтом и Черчиллем. Через Атлантику идут в Архангельск корабли с грузами. Надо организовать их приемку, быструю разгрузку и немедленную отправку грузов на фронт. Это очень важно...

— Нынешнее руководство,— добавил А. И. Микоян,— к сожалению, не справляется со срочной разгрузкой судов. Первый караван — 6 кораблей союзников — разгружался очень долго. Вы организовывали зимние военные перевозки в Белом море в финскую кампанию. Поэтому вспомнили о вас.

— Надеемся на ваш практический опыт и энергию,— сказал в заключение председатель ГКО.

В первое мгновение это предложение сильно озадачило меня. Я спросил:

— А как же Главсевморпути? Ведь сейчас у нас самое напряженное время, завершается арктическая навигация.

— Назначая вас уполномоченным Комитета Обороны по перевозкам в Белом море, мы не снимаем с вас ответственности за работу в Арктике,— ответили мне.— Сколько у вас заместителей и членов коллегии?

— Шесть,— ответил я.

— Вот и хорошо. Закрепите за каждым участок работы и строго спрашивайте с них, а сами сегодня же поезжайте в Архангельск. Подчиняться будете товарищу Микояну, а в особых случаях можете обращаться непосредственно ко мне.

— Дано распоряжение выделить вам служебный вагон и прицепить его к вечернему поезду,— добавил Анастас Иванович.

— Есть выехать сегодня вечером в Архангельск,— только и сказал я.

Сталин кивком головы дал понять, что разговор окончен.

Тут же в приемной мне вручили мандат, подписанный председателем ГКО.

Возвращаясь из Кремля, я мучительно раздумывал над тем, где взять людей и в Архангельске, и в Главсевморпути.

Легко сказать — шесть заместителей, а где они?

Мой первый заместитель Петр Петрович Ширшов был отозван из Главсевморпути и назначен, как и я, уполномоченным Государственного Комитета Обороны СССР по Горьковской и трем другим восточным железным дорогам. В осенние дни 1941 года магистраль Москва — Горький приобрела особо важное значение: она была одной из главных, по которым шла эвакуация промышленных предприятий и населения на восток и перебрасывались с востока войска и вооружение.

Другой заместитель, Михаил Прокофьевич Белоусов, находился в Арктике. Навигация там подходила к концу, но оставалась самая ответственная часть операций — вывод ледоколов и транспортных судов из Арктики в Архангельск.

Марк Иванович Шевелев с первых дней войны ушел в Военно-Воздушные Силы и был занят формированием Авиации дальнего действия (АДД). Его сменил Илья Павлович Мазурук, который только что прилетел из Арктики в Москву. Эрнст Теодорович Кренкель руководил полярными станциями и в этот момент был в эшелоне, следовавшем из Москвы в Красноярск. Мой заместитель по кадрам Михаил Васильевич Стрекаловский мобилизован в Военно-Морской Флот.

Начальник политуправления В. П. Рябчиков тяжело заболел и перешел на инвалидность. Политуправление возглавил его заместитель Валерьян Дмитриевич Новиков. На него, думал я, смело можно во всем положиться.

В тот же день я собрал оставшихся в Москве ответственных работников ГУСМП и занялся распределением между ними обязанностей. Арктическая навигация, как я уже говорил, была в хороших руках: Белоусов и Минеев — на западе, а на востоке — Мелехов и начальник Владивостокского арктического пароходства В. Ф. Федосеев, все они были опытными моряками и организаторами и могли успешно завершить главные работы 1941 года. Больше меня беспокоили Москва и Красноярск. В Москве оставалась оперативная группа Главсевморпути во главе с В. Д. Новиковым: она должна была завершить эвакуацию хозяйства Главсевморпути,

представлять наше управление в центральных организациях и быть связующим звеном между мною и подразделениями ГУСМП, разбросанными по территории страны.

Валерьян Дмитриевич Новиков вполне оправдал мои надежды, был он трудолюбивым, оперативным и, что было очень важно в те тревожные и суматошные дни, чутким и внимательным к людям, выбитым из привычной колеи жизни превратностями военного времени.

Нужно было решать, кем заменить работников, ушедших на фронт. А таких было много. В первые же дни войны в Наркомат обороны был отозван и ушел в действующую армию начальник управления полярных станций полковник запаса Александр Григорьевич Капитохин. Его сменил на посту опытный полярник Иван Михайлович Никитин. Иван Михайлович находился на пути в Красноярск, там он должен был помогать Кренкелю держать связь с многочисленными полярными станциями и обеспечивать их бесперебойную работу. В народное ополчение ушел добровольно наш главный полярный геолог Иван Александрович Белозерский и находился сейчас где-то в лесах Смоленщины. На его место пришел молодой и энергичный геолог-нефтяник Леон Иосифович Грдзелов, которого отличали смелость в решении трудных задач, неистощимый оптимизм и упорство.

С самым добрым чувством вспоминаю я всегда начальника речного управления Главсевморпути Александра Петровича Сидорова, большевика с дореволюционным подпольным стажем, смелого новатора, внесшего много прогрессивных методов в работу речного транспорта в Заполярье. Управление делами возглавил Николай Павлович Михайлов, человек, хотя еще молодой, но умудренный жизненным опытом, а его заместителем стал Петр Петрович Попов, мой боевой товарищ в годы гражданской войны.

В Архангельск со мной поехала небольшая группа работников Главсевморпути. Возглавлял ее Илья Павлович Мазурук. С нами ехал заместитель начальника секретариата ГУСМП Михаил Васильевич Ходеев, с которым когда-то мы учились вместе в Плановой академии. Он прекрасно владел всеми правилами и тайнами ведения и оформления документов — ведь без канцелярии и бухгалтерии невозможна работа даже самой маленькой организации. Ехал и начальник контрольно-инспекторской группы Либман, которого я очень любил. Либмана отличали необыкновенное трудолюбие, дисциплинированность и преданность делу. Я рассчитывал на его помощь в решении сложных вопросов организационного порядка.

Мы собирались в путь и думали о том, когда-то еще увидим Москву.

Конечно, мы и представить себе не могли в те дни, какой долгой будет война и какой ценой добудет наш народ Победу. Потом, после Победы, военные историки назовут цифру, которая бьет в сердце очень больно всякий раз, когда встречается в книгах или приходит на память. Двадцать миллионов жизней...

На Ярославском вокзале была невообразимая толчея. Подходили автобусы и грузовики с погашенными фарами, подвозили детей и женщин — шла организованная эвакуация. Но еще больше было неорганизованных пассажиров. Милиция старалась навести порядок. Ей помогали офицеры и солдаты военной комендатуры. Свистели локомотивы, лязгали буфера вагонов, к платформам подавались составы, немедленно заполнялись людьми и уводились куда-то в темноту.

Мы пошли к военному коменданту и только с его помощью разыскали свой вагон.

Поезда шли без расписания, часто и подолгу стояли. Только к вечеру следующего дня добрались мы до Ярославля. Поезд наш поставили не к вокзалу, а на запасные пути. По главным путям проносились воинские эшелоны.

— Долго ли мы здесь простоим? — спросил я начальника поезда, который обходил состав и проверял, все ли в порядке.

— А бог его знает,— ответил невозмутимо железнодорожник.— Может быть, час, а может, и сутки.

Я решил отправиться к начальнику станции, он-то должен был знать график движения поездов.

Вместе с Мазуруком и Либманом мы пошли в сторону вокзала. Все пути были забиты вагонами с людьми, платформами с машинами и артиллерией, запломбированными товарными вагонами. Над Ярославлем уже спускался ранний осенний вечер, темнота быстро сгущалась.

В стороне лежал большой город и ни одним огоньком не выдавал своего присутствия.

— Ваш состав постараюсь выпихнуть часа через два,— пообещал начальник станции.— Сами видите, что у нас здесь творится. Не задержим, не волнуйтесь. Он нам только мешать здесь будет, если останется...

— А как идут поезда дальше? — поинтересовался я.

— До Вологды будет тянуться медленно. В Вологде придется постоять. Там узел вроде нашего, может быть, даже и похуже. У них скопилось много составов из Ленинграда, да и мы все время им подбрасываем.

Я попрощался и хотел уходить. Но потом задал вопрос:

— А давно ли прошел через вашу станцию эшелон эвакуированных работников Главсевморпути? Станция их назначения — Красноярск.

Начальник станции оживился:

— Как же это я вам сразу, товарищ Папанин, не сказал? Вторые сутки состав здесь.

— А далеко стоит?

— Километра два от станции. На запасной заводской ветке. Успеете сходить.

Надо ли говорить, как обрадовала меня эта весть. Значит, я сейчас увижу жену, с которой надолго попрощался пять дней назад.

До эшелона Главсевморпути мы добрались довольно быстро. За станционными путями на боковой ветке стояло несколько пассажирских составов. Своих мы нашли быстро: поезд почти весь состоял из вагонов пригородной электрички. Никаких купе, ни плацкартных или спальных мест, ни туалета. Каждая семья облюбовала себе скамейки, на которых спали по очереди, тут же на полу лежали вещи.

Появление наше было сенсацией! Моментально мы оказались в тесном кольце друзей. Посыпались со всех сторон вопросы, на которые мы едва успевали отвечать. Я крепко обнялся с Эрнстом — он возглавлял этот эшелон.

— Ну, Дмитрич,— воскликнул он,— и послал же ты меня на такое дело! Хуже не придумаешь...

— Ничего, Эрнст, скоро вас двинут на восток, а там пойдете быстрее,— сказал я громко, чтобы успокоить не столько Кренкеля, сколько его подопечных.

Галине Кирилловне я сказал:

— Давай свой чемодан, поедешь со мной в Архангельск.

— А что я буду делать в Архангельске?

— Ты тоже будешь работать.

В ПОМОРСКОЙ СТОЛИЦЕ

В Архангельске на всех нас сразу же свалилось немыслимое количество дел.

Власти поморской столицы встретили нас гостеприимно. Для штаба уполномоченного ГКО было выделено помещение в Доме Советов, оборудованное всеми средствами связи. Мне отвели квартиру в нескольких минутах ходьбы от Дома Советов, для сотруд-

ников штаба выделили дом на улице Энгельса, тоже поблизости от места работы. Я чувствовал, что придется здесь обосноваться всерьез и надолго, и потому придавал немаловажное значение вопросам быта.

Но, конечно, не эти вопросы были для меня главными. Я поручил заниматься ими Михаилу Васильевичу Ходееву, а сам поспешил в Архангельский торговый порт. Моими спутниками были секретарь обкома партии по транспорту А. С. Буданов, начальник порта Я. Л. Бейлинсон и его заместитель Г. И. Дикой, начальник Северного пароходства Н. В. Новиков. По их озабоченным лицам я понял, что вряд ли увижу в порту что-либо хорошее. Но картина, которую мы там застали, была намного хуже, чем я предполагал. Она привела меня в глубокое уныние.

Вся территория порта была завалена лесом, металлом, различными грузами, тарой, на причалах негде было повернуться.

— Если так и дальше будет продолжаться, дело обречено на явный провал,— думал я, когда мы возвращались на катере в город, пересекая красавицу Северную Двину.— Мы должны превратить Архангельск в образцовый порт — у пас просто нет иного выхода!

Архангельск сыграл немаловажную роль в годы Великой Отечественной войны. До войны единого портового хозяйства в нем не было, порт делился на отдельные районы и участки, тянувшиеся на многие километры, каждый имел своего хозяина. Основной район порта — Бакарица — был расположен на левом берегу реки, выше города Архангельска, в 50 километрах от устья реки. По ту сторону реки находился и другой, небольшой участок порта — Левый берег. Моста через Северную Двину тогда не было, поэтому летом с Бакарицей, Левым берегом и железнодорожной станцией Архангельск был связан пароходами и паромами. Город располагался на правом берегу реки. Близ его центра находился еще один портовый участок — Красная пристань. Он обслуживал только пассажирские пароходы и катера пригородного сообщения. Второй основной район порта находился в устье Северной Двины и назывался Экономия. Это была перевалочная база для лесоматериалов. Здесь грузился лес на морские суда. Железнодорожной связи с Экономией не было. И наконец, важный район порта находился уже на берегу Двинского залива, там, где позднее вырос город Северодвинск.

Порт мог принимать одновременно не более пяти судов с осадкой до 18 футов, причем только на Бакарице. Техническое состояние причалов, железнодорожных путей на них и средств механизации было совершенно неудовлетворительным. Район Экономия вообще не мог принимать суда с военными грузами — не был

для этого приспособлен, а участок Левый берег использовался только как угольная база для бункеровки пароходов. На берегу Двинского залива действовал временный причал для обслуживания судоремонтного завода, который частично вступил в строй к началу войны и строительство которого продолжалось.

Первоочередной задачей была коренная реконструкция всех районов порта. А для этого предстояло незамедлительно увеличить причальный фронт, перестроить причалы так, чтобы они могли принимать и быстро обрабатывать большие пароходы с грузами: произвести реконструкцию железнодорожных путей в порту; построить новые порты в устье Двины и на Экономии, оснастить все районы механизмами, резко увеличить число грузчиков, машинистов кранов, механиков.

Обо всем этом я доложил по телефону Анастасу Ивановичу Микояну. Он выслушал и сказал:

— Доложенный вами план мероприятий одобряю. Приступайте к его реализации.

— Но для этого нам необходима помощь. Очень большая помощь,— ответил я.

— Изложите ваши предложения в шифртелеграмме и сегодня же отправьте в мой адрес. Помощь вам будет оказана. И немедленно приступайте к намеченным работам в порту. Используйте максимально все местные возможности.

Я тут же позвонил секретарю обкома партии Огородникову и попросил его созвать наутро руководящих работников области и города. Я хотел, чтобы руководители области знали: я не собираюсь выполнять свои обязанности автономно, а намерен действовать в тесном контакте с областной партийной организацией и органами Советской власти, с военным командованием и руководителями ведомств, что надеюсь на их поддержку и помощь. Без этого моя миссия заранее была бы обречена на провал.

На совещании я предложил на обсуждение намеченный план мероприятий по реконструкции порта.

— Пока не пришла помощь из Москвы, мы должны рассчитывать только на собственные силы. Поэтому я очень прошу вас, дорогие товарищи,— заключил я свое выступление,— внимательно проверить еще раз материальные, технические и людские резервы. Надо направить на работы в порт, кого только возможно.

Совещание было коротким. Все понимали важность задачи, возложенной партией и правительством на Архангельский порт, а следовательно, на коммунистов области. В тот же день в штаб стали поступать от руководителей областных организаций сведения о том, какой вклад может сделать каждая из них для скорой и ко-

ренной реконструкции порта и организации быстрой разгрузки кораблей.

А мне пришлось срочно взяться за укомплектование штаба — нужны были энергичные люди, которые, будучи инспекторами уполномоченного Государственного Комитета Обороны, могли бы быстро решать вопросы на отдельных участках, держать фронт работ под постоянным контролем. Обратился я к начальнику областного управления НКВД полковнику Малькову и в Особый отдел базы Северного флота с просьбой прислать мне хороших деловых офицеров.

Из НКВД прислали офицера по железнодорожным перевозкам, старшего лейтенанта Владимира Витоженца — я хорошо знал его по финской кампании. Владимир был полон кипучей энергии, мог без сна и отдыха работать по нескольку суток подряд, и я поручил ему вести все вопросы железнодорожных погрузок и перевозок. Витоженц был железнодорожником по профессии и поэтому работал с полным знанием дела. Из Особого отдела флота ко мне пришли три офицера: Виталий Андреев, Василий Евграфов и Василий Соловьев. Это были люди, тоже обладавшие самым ценным качеством — умением быстро и точно вникнуть в самую суть дела. Я закрепил их за разными участками порта. Из штаба военного округа к нам были прикомандированы офицеры связи. Они дежурили круглосуточно.

Ежедневно я докладывал по телефону правительству о ходе работ, о возникавших трудностях, о необходимой помощи.

9 ноября 1941 года Государственный Комитет Обороны СССР принял постановление «Об Архангельском порте». В постановлении перечислялись конкретные меры помощи. Так, Наркомат Военно-Морского Флота обязан был передать порту свои ледоколы и буксиры, находившиеся в этом районе. Наркоматы речного флота и путей сообщения передавали порту в аренду железнодорожные и плавучие краны, а военный округ и предприятия города — автомашины и тракторы. Одновременно намечалось строительство железнодорожной ветки от станции Исакогорка до портового района Экономия.

Надо ли говорить о том, что это была огромная и конкретная помощь. Она сыграла решающую роль в превращении захолустного порта в механизированный международный.

Быстро выполнить работу можно, только если взять быка за рога, как говорится в русской пословице. Мне приходилось постоянно бывать на причалах, где шла выгрузка кораблей, на строительстве новых причалов, на заводах, в доках, где ремонтировались корабли, в общежитиях грузчиков, в гостях у воинов, даже в клубе иностранных моряков. Я твердо взял себе за правило: видеть

своими глазами, где и что делается, больше общаться с людьми непосредственно на месте работ.

Каждый из тысяч тружеников порта знал, что фронт не мог ждать, и работы шли все возраставшими темпами. Огромный порт строили быстро, выгадывая каждый день. Пригодился опыт строительства полярных станций в Арктике. Но главное, я опирался на партийную организацию, на большой коллектив, который трудился с полной отдачей.

Поначалу наибольшее внимание мы обратили на Бакарицу. Там имелось 20 причалов длиной около двух километров. В октябре — ноябре 1941 года вдоль всего причального фронта были проложены две колеи железнодорожных путей, причем первый путь располагался в зоне действия судовых стрел,— это позволяло производить выгрузку с борта судна прямо в вагоны. Общая протяженность внутрипортовых железнодорожных путей была увеличена более чем в семь раз. Проведенные в 1942 году дноуглубительные работы дали возможность принимать на Бакарице и швартовать к причалам суда с осадкой в 23 фута. Особое внимание пришлось уделять оснащению Бакарицы средствами механизации — от этого зависела быстрота обработки караванов.

Но Бакарица не могла принимать океанские корабли с большой осадкой. Кроме того, приближалась зима, а во время сильных холодов проводка кораблей по Северной Двине даже с помощью ледоколов — дело трудное. Нужно было строить хороший порт в Двинском заливе. Работа закипела. Землечерпалки углубляли судоходный канал, расчищали акваторию; несколько тысяч строительных рабочих трудились над сооружением новых причалов днем и ночью. Сначала были построены три временных причала, находившихся поодаль друг от друга. К каждому была подведена железнодорожная колея, на каждом работало по нескольку кранов. Но это была временная мера, и здесь предстояло построить механизированный порт со сплошной линией причалов.

Я собрал специалистов, мы обсудили перспективы развития Северодвинского порта, была послана докладная записка в вышестоящую инстанцию. Как всегда бывало в таких случаях, вопрос решился очень быстро, и в марте 1942 года началось строительство Северодвинского порта. Строительные работы были возложены на строительную организацию, которую возглавлял Семен Григорьевич Цесарский. Семена Григорьевича я хорошо знал — он в свое время руководил строительством Мурманского судоремонтного завода, порта в Амдерме. Цесарского отличали уверенный подход к делу и смелое решение порой очень сложных строительных проблем. Семен Григорьевич всегда брал ответственность на себя за любое дело, удачное или неудачное, и за все годы

совместной работы я ни разу не слышал, чтобы он переложил трудное дело на плечи другого. Цесарский был одним из тех начальников строек, о которых пишут книги и ставят фильмы. Он работал позднее в Норильске, возглавлял крупные гидротехнические стройки в Сибири и на Кольском полуострове. Затем Цесарский был назначен членом коллегии Министерства морского флота и руководил строительством морских портов и заводов.

Тогда, в 1942 году, Цесарский со свойственным ему умением строил Северодвинский порт, и уже летом 1942 года задание Комитета Обороны было выполнено. Было выстроено 6 новых причалов, угольный пирс со складской площадкой для угля, на все причалы были проложены железнодорожные пути в две колеи, а также сеть путей в тылу причалов. Были также построены склады и складские площадки, проложен водопровод, выстроены служебные и производственные здания. Большое внимание мы уделяли механизации этого района порта. В результате во время разгрузки судов здесь работало одновременно уже по 15—17 кранов разных типов.

Эту работу штаб все время держал под особым наблюдением, так как от работ в Северодвинске во многом зависел успех всех операций: американские корабли, которые направлялись для разгрузки в Бакарицу, приходилось предварительно частично разгружать в Северодвинске, чтобы уменьшить их осадку.

И, наконец, была еще Экономия — портовый район, лишенный каких-либо механизмов, оторванный от основного порта, города и железной дороги. Работы здесь начались осенью 1941 года. Речные буксиры подводили сюда плоты с лесом для гидротехнических сооружений, паровые копры без отдыха вгоняли в илистый грунт длинные толстые сваи. Ни на час не затихал стук сотен топоров. Настилались причалы. Устанавливались портальные краны. В результате усилий строителей в устье Двины появился новый механизированный порт с прочными причалами, новыми хорошими складами, железнодорожными путями. После реконструкции район Экономия имел уже шесть благоустроенных причалов, на которых могли разгружаться суда с осадкой до 24 футов.

Второй нашей заботой был железнодорожный транспорт, его четкая, бесперебойная работа. Мало было разгрузить корабли, надо было так же быстро отправить грузы на фронт. Большие работы были проведены на станциях Архангельского узла, особенно в Исакогорке. Длина станционных путей там была удвоена, после чего Исакогорка превратилась в важный сортировочный узел. Туда шли из порта вагоны с грузами. Там формировались эшелоны. Оттуда днем и ночью уходили к фронту и в глубь страны составы, груженные танками, самолетами, орудиями, боеприпасами, продовольствием, сырьем для промышленности.

Ни один район Архангельского порта не мог сначала принимать корабли с большой осадкой. Поэтому пришлось значительно углубить фарватер реки. Я приведу только одну цифру: за годы войны земснарядами и землесосами Архангельского «Водпути» было вынуто со дна Двины и Двинского залива 4,2 миллиона кубометров грунта — работа поистине колоссальная.

Сама жизнь заставила нас заняться реконструкцией нефтебазы. Та нефтебаза, что существовала в Архангельске в начале войны, не удовлетворяла потребностей военного времени. К тому же возникла и новая важная проблема: как обеспечить слив горючего из танкеров, прибывавших из-за океана? Обком партии и облисполком приняли решение о срочном строительстве нефтебазы рядом с Северодвинским портом. Ее создал опять-таки коллектив строительной организации, возглавляемый Цесарским.

Первые два военных года я вспоминаю как время бомбежек и строек. Строили много. Решив одну задачу, принимались за новые, еще более сложные. Решать их мы могли только с помощью коллективов, основное ядро которых составляли коммунисты.

Нам катастрофически не хватало людей. Были мобилизованы людские резервы Архангельской области и округа. Но этого было мало. Ведь свои лучшие молодые кадры Архангельск отдавал фронту. Пришлось обратиться в Москву, в Наркомат обороны СССР. В Вологодской и Костромской областях был проведен призыв мужчин 50-летнего возраста. Их отправили на трудовой фронт — в Архангельск. Это в основном были жители деревни, большинство из них впервые увидели и морское судно и портальный кран. Мы разбили их на роты по специальностям. Среди них было немало искусных плотников и кузнецов — их определили на строительные работы в порту, а остальные стали грузчиками.

Пока подходило к нам это пополнение, выручали областные и городские организации, воинские части, милиция. Отличные отношения сложились у нас с секретарем обкома ВКП(б) по транспорту Александром Сергеевичем Будановым. В такой крупной области, где были развиты морской и речной транспорт, да к тому же еще и расположены важные железнодорожные узлы, у секретаря обкома по транспорту забот — не перечесть. Мне несколько лет пришлось работать в тесном контакте с А. С. Будановым, сначала — секретарем Архангельского обкома, затем — председателем ЦК профсоюза работников морского флота, и всегда я испытывал чувство большого удовлетворения после каждой встречи с ним. А в те годы в Архангельске ни одно крупное дело не решалось без его участия.

При первом же посещении Бакарицы я спросил его:

— Александр Сергеевич, где будем брать людей, чтобы расчистить от хлама Бакарицу?

Буданов задумался на минуту:

— На такие работы не хотелось бы отвлекать квалифицированных рабочих. Придется закрыть на несколько дней институты и техникумы.

— А что для этого надо сделать?

— Получить согласие председателя Комитета по делам высшей школы Кафтанова.

Сергея Васильевича Кафтанова я знал хорошо. Он был тогда в столице и занимался эвакуацией вузов. Вечером я позвонил в Москву и застал его на работе. Кафтанов с полуслова понял меня и ответил:

— Только не злоупотребляй, дня на три, не больше...

И уже на следующее утро потянулись по Северной Двине речные суда и буксиры. Они везли молодежь. Большинство студентов тогда составляли девчата, и работали они с удивительной самоотверженностью. Через три дня причалы Бакарицы и площади перед ними были полностью освобождены от лесных материалов и ненужного хлама и можно было приступать к строительным работам.

Но людей все равно не хватало.

Мы с Будановым что ни день, то ломали голову, где в Архангельске еще можно найти людей для работы в порту. Находили, конечно, очень мало. К тому же это была неквалифицированная рабочая сила, а нам требовалось все больше специалистов.

Снова на другом конце телефонного провода Анастас Иванович внимательно выслушал мой доклад и, как всегда, лаконично ответил:

— Вашу просьбу рассмотрим и примем меры.

Через день пришла телеграмма. В ней сообщалось, что Военному совету Карельского фронта дано указание перебросить в Архангельск с Кировской железной дороги железнодорожную строительную часть. Это была очень существенная помощь. Я поручил Витоженцу связаться с управлением Кировской дороги, выяснить, где находится сейчас эта часть, и срочно перебросить ее в Архангельск.

Прошло дня четыре. Я был на Бакарице и обсуждал с начальником портового района Кониным, как мы разместим суда нового каравана. Меня разыскал Витоженц и доложил:

— Иван Дмитриевич, строители прибыли, стоят на станции Исакогорка.

Я увидел рядом с ним незнакомого человека в форме. Он подошел ко мне и четко отрапортовал:

— Товарищ уполномоченный ГКО, Головпой ремонтно-восстановительный поезд № 20 прибыл в ваше распоряжение. Начальник поезда Авраменко.

— Если бы ты знал, дорогой браток, с каким нетерпением ждем мы вас. Работы здесь — непочатый край.

Авраменко улыбнулся:

— А мы, сибиряки, работы не боимся. Не она нас, а мы ее ищем...

Витоженц быстро подогнал дрезину, и мы втроем — Авраменко, он и я — покатили по стальным рельсам на Исакогорку. Там на запасном пути стоял длинный состав из вагонов и теплушек. На платформах стояли подъемные краны, автомашины, строительная техника. Одетые в полушубки и ватники, строители деловито, не спеша осматривали технику, проверяли станки и инструменты в передвижной механической мастерской, налаживали сварочный аппарат возле вагона-электростанции. Это были люди, упорные в труде и уверенные в своих силах.

Этот поезд, носивший необычное название ГОРЕМ-20 (Головной ремонтно-восстановительный поезд № 20) был сформирован в Сибири на Томской железной дороге в начале войны. По приказу Наркомпути его перебазировали в распоряжение командования Карельского фронта на Кировскую железную дорогу для восстановительных работ. Южный отрезок этой дороги от станции Лодейное поле до станции Масельская был оккупирован вражеской армией. Поэтому возникла острая необходимость быстрее завершить работы на новой, только что построенной железнодорожной линии, соединяющей Кировскую и Северную дороги от станции Сорокская (ныне Беломорск) до станции Обозерская. ГОРЕМ-20 построил соединительную ветку в обход станции Обозерская. Это позволило быстрее перебрасывать составы с Кировской железной дороги на Северную и обратно. Затем ГОРЕМ-20 закончил сборку металлического моста через реку Онега.

— Не могли прибыть раньше,— рассказывал Авраменко,— строили мост через Онегу. Досрочно кончили и сдали с отличной оценкой.

— Отдохнуть вам не дам, товарищ Авраменко, не обижайтесь,— сказал я.— Завтра же на работу, а еще лучше — сегодня.

Тут же в его купе мы распределили силы. Часть личного состава направили на Бакарицу ремонтировать и перестраивать железнодорожные пути. Остальные должны были строить железнодорожную ветку Экономия — Жаровиха.

У сибиряков слова не расходились с делом, они действительно сами искали работу. В тот же день были сформированы бригады. Тем, кто работал на Бакарице, было проще — они переоборудовали уже созданное. Более трудное задание досталось тем, кто был направлен на правый берег Двины. Постановление ГКО об Архангельском порте предписывало связать железной дорогой Эко-

номию с основной магистралью, находившейся на левом берегу Северной Двины. Дорогу предстояло прокладывать по тундре. В болотистый грунт пришлось сбросить тысячи тонн балласта. Поверху сделали насыпь и уже по ней проложили рельсы. Среди болот прошел новый железнодорожный путь Экономия — Жаровиха протяженностью 43 километра, с шестью разъездами и шестью мостами.

Далее дорога упиралась в широкую Северную Двину. Как же переправлять через нее массу военных грузов на главную железнодорожную линию?

Выход должен быть непременно найден! Иначе зачем же так самоотверженно трудились люди на болотах и в тундре, по колено в воде?! Иначе на всю зиму останутся танки в порту Экономия, а они нужны фронту именно сейчас, когда идет решающая битва под Москвой! Надо строить железнодорожную линию по льду Двины, соединить ею правый берег с левым. Но где и как строить?

В нашем штабе собрались научные работники — гидрологи и гидротехники. Профессор Н. Н. Зубов пришел вместе со своим любимым учеником М. М. Сомовым. Николая Николаевича Зубова я знал давно. Кадровый военный моряк, участник Цусимского сражения 1905 года и первой мировой войны, он не сразу понял Октябрьскую революцию, но постепенно жизнь убедила его, что правда и справедливость — на стороне республики Советов. Он перешел на научную и педагогическую работу и к началу Отечественной войны был ученым с мировым именем, одним из основоположников советской океанологии. Десятки теперь уже немолодых гидрологов и гидрографов считают его своим учителем.

В первую военную зиму капитан первого ранга профессор Н. Н. Зубов, прикомандированный к штабу Беломорской военной флотилии, возглавлял там научную группу. В эту группу входил и 33-летний гидролог Михаил Михайлович Сомов, недавно вернувшийся из Арктики. Мы познакомились в 1939 году во время совместного плавания. В послевоенные годы М. М. Сомов был участником высокоширотных экспедиций в Центральный полярный бассейн, начальником дрейфующей станции «Северный полюс-2» и руководителем первой советской антарктической экспедиции.

Был на совещании и начальник архангельского отдела «Водпуть» Георгий Яковлевич Наливайко. Этот небольшого роста, скромный человек любил держаться в тени, и его очень смущали те знаки внимания и уважения, которые ему оказывали окружающие. А не уважать его было нельзя. Ему в то время было лет пятьдесят, и он прожил удивительную жизнь. В 1915 году выпускник Петербургского института путей сообщения Георгий Наливайко

прибыл в Архангельск в изыскательскую партию, работавшую в районах Северной Двины и Двинского залива. Приехал на два года, а остался на всю жизнь. Партия изыскателей, возглавляемых Наливайко, определила место для строительства аванпорта, расположенного ближе к морю, чем Бакарица: изыскания эти легли в основу проекта порта Экономия. Потом Наливайко искал не замерзающую круглый год гавань. Были разные варианты, но остановились на устье реки Колы, где в это время стоял маленький поселок Романов на Мурмане. На этом месте впоследствии был построен Мурманск.

В 1919 году Наливайко получил от Советской власти мандат начальника изыскательской партии, и с тех пор начались его многолетние экспедиции по Крайнему Северу. И вполне естественно, что не было не только в Архангельске, но и на всем Севере человека, который так превосходно знал бы гидрологию северных рек и морей, характеристику их побережий, столь необходимые для гидротехнического строительства. Много лет Наливайко был председателем Северного отделения Географического общества СССР и даже в 80 лет оставался в строю — работал неутомимо и самозабвенно.

Так что на этом совещании собрались опытные, знающие люди. Мнение у всех было единое: надо строить ледовую железнодорожную переправу. Только где и каким образом? Тут же распределили обязанности. Г. Я. Наливайко взял на себя важнейшую часть работы — он должен был выбрать место для ледовой переправы и разработать техническое задание. Н. Н. Зубову с его помощниками были поручены исследования свойств льда на трассе переправы. Само же возведение переправы поручалось коллективу строителей ГОРЕМ-20.

Хотя уже стояла настоящая зима, речной лед на Двине, там, где намечалась переправа, намерзал не так интенсивно, как нам хотелось бы,— мешало быстрое течение реки. Я потерял покой. А тут еще раздался звонок ведавшего бронетанковыми войсками генерала армии Я. Н. Федоренко:

— Дмитрич, отправляй скорее танки!

Я в который уже раз пригласил к себе Наливайко.

— Георгий Яковлевич, чем вы нас обрадуете? Можно ли класть на лед рельсы?

Наливайко смущенно развел руками, словно чувствовал себя виновным.

— Еще рано. Лед не выдержит,— и он развернул передо мною листы с графиками испытаний упругости льда.

— Но что же нам делать? Вы понимаете, на Экономии застряли танки, они нужны фронту.

— Мне ли не понять,— горько сказал Наливайко.— У меня сын танкист, воюет под Москвой. Добровольцем пошел сразу после школы. Пока вижу единственный выход: ускорить намерзание льда искусственным путем...

Я позвонил Буданову, он зашел, мы втроем отправились к первому секретарю горкома партии Кострову и попросили его мобилизовать пожарные помпы города, перебросить их на Двину к месту будущей переправы. Костров тут же дал соответствующие указания пожарным частям города и заводов.

— Только насосы и помпы все не дадим,— предупредил он.— Хотя бы минимум мы должны оставить в городе — мало ли что может приключиться в военное время. Пожар для нашего деревянного города — страшное дело...

С этого же дня гидропомпы непрерывно гнали воду на поверхность речного льда, чтобы быстрее увеличить его толщину.

Наконец Наливайко сообщил:

— Можно начинать. Лед должен выдержать.

По льду проложили шпалы в три раза длиннее обычных, чтобы была большей опора для рельсов. Технология процесса переправки железнодорожных платформ через Двину у нас уже была разработана заранее с участием Витоженца. Он все эти дни проводил на переправе, наблюдал за ходом работ. И вот настал день, которого мы так долго ждали. Платформы с танками переправляли по льду по одной. Машинист мотовоза осторожно съезжал на лед и бережно вел за собой платформу. Под тяжестью многотонного груза лед трещал, из мелких трещин выступала вода. Я стоял на льду вместе с Наливайко и Витоженцем и наблюдал за движением мотовоза с платформой. Проезжая мимо, машинист мотовоза помахал рукой. В ответ я поднял вверх большой палец и крикнул:

— Хорошо, браток!

Так один за другим были переправлены на левый берег Двины все танки. На противоположном берегу маневровые паровозы перетягивали платформы на Исакогорку, где их формировали в эшелоны и отправляли на юг.

Я поручил начальнику военной приемки полковнику Хряеву проследить, чтобы с каждым танком был погружен комплект боезапасов, чтобы баки танков были залиты бензином. С каждым танком отправлялся и экипаж. Таким образом, танки могли сразу идти в бой. В комплекте с боезапасом мы отправляли также орудия, самолеты, пулеметы и другое вооружение. Инспектора и офицеры военной приемки тщательно следили за этим, и мы были уверены, что отправляемая из северных портов боевая техника и вооружение могли быть использованы в боевой обстановке немедленно по прибытии на место, без дополнительной подготовки.

Скажу несколько слов о военной приемке. Помимо работников порта, которые принимали и разгружали корабли и отправляли грузы по железной дороге, в порту действовал еще штат приемщиков Наркомата внешней торговли и Наркомата обороны. Первые подчинялись уполномоченному Наркомвнешторга Василию Николаевичу Герасимову, вторые — полковнику Петру Ильичу Хряеву. Офицеры военной приемки или военпреды, как их обычно называли, менялись часто, так как многие из них уходили со своими эшелонами прямо на фронт, а на их место приезжали другие. Это были замечательные ребята, в совершенстве знавшие военную технику. Помню, прибыли первые английские танки типа «Матильда» и «Валентин» и представитель британской военной миссии обратился ко мне и полковнику Хряеву:

— Выделите нам несколько советских офицеров-танкистов. За две недели наши офицеры научат их водить танки и воевать на них.

— Хорошо,— ответил Хряев,— завтра у вас будет подполковник Леонов с помощниками,— и улыбнулся.

Назавтра мне стало понятно, почему улыбался Хряев. Я увидел, как скромный и незаметный Леонов на площадке возле причала лазил внутрь танка, затем осматривал его гусеницы, вооружение, а стоявший тут же английский офицер держал в руках отпечатанную инструкцию. Леонов уже через час — я был этому свидетелем! — вместе с двумя сержантами обкатывал один за другим выгруженные танки. В тот же день машины ушли к погрузочной эстакаде.

Все годы войны военную приемку бессменно возглавлял полковник Хряев. Мы очень сдружились с ним, и я не мог не восхищаться выдержкой этого всегда корректного офицера. Самому мне порой выдержки не хватало, и я употреблял, каюсь, крепкие слова, когда видел непорядки. Хряева же ничто не могло вывести из равновесия.

В. Н. Герасимов возглавлял штат приемщиков гражданских грузов: заводского оборудования, металла, жидкого топлива, промышленного сырья, одежды, продовольствия и т. д.

В начале второй декады ноября 1941 года, когда закончилась арктическая навигация, наш штаб пополнился опытными полярниками. Ареф Иванович Минеев стал моим помощником, а Николай Александрович Еремеев — начальником штаба. Это было солидное подкрепление. Мазурук состоял при штабе недолго. Из находившихся в Архангельске гражданских самолетов он сформировал при Беломорской военной флотилии особый отряд, который вел над Белым морем воздушную разведку и поиски вражеских подводных лодок. В инспекторский состав были включены также

прибывшие из Арктики диспетчеры штаба морских операций Е. М. Сузюмов и С. А. Шапошников, несколько позже в штаб пришли работать бывшие начальники Мурманского и Архангельского отделений Арктикснаба И. С. Грисюк и М. Ф. Кудинов, представитель Архангельского арктического пароходства в Амдерме М. О. Резин, военный моряк лейтенант С. Г. Мутев. Все они хорошо знали море и портовые операции.

Фронт работ непрерывно расширялся, возникало много попутных, тоже важных проблем, и инспекторам уполномоченного ГКО на всех участках работы хватало по горло. Были это люди преданные делу, и, хотя работали они в очень тяжелых, а зачастую и опасных условиях, ни от кого ни разу не услышал я слова жалобы. Все мы жили тогда одним: выстоять, одолеть, победить фашистов.

В один из декабрьских вечеров в моем кабинете происходило совещание. За длинным столом сидели наши штабные работники и руководители британской миссии: мистер Маклей — заместитель министра военного транспорта Великобритании и капитан Монд — старший офицер военно-транспортной службы. Шел обмен мнениями. Вбежал мой адъютант, сказал: «Поскорее включайте радио». Из репродуктора послышался ликующий голос диктора: «Внимание! Говорит Москва!» И мы услышали сообщение Совинформбюро о разгроме фашистских армий под Москвой. Англичане вскочили вместе с нами, горячо поздравляли с победой советских войск.

И надо сказать, что именно с этого дня приезжавшие к нам иностранные представители прекратили разговоры о нецелесообразности военных поставок в Советский Союз (раньше такие нотки довольно часто проскальзывали в речах). К тому же совместный труд бок о бок с русскими людьми в порту на разгрузке кораблей не мог не сблизить американских и английских моряков с русскими. Наши люди покоряли иностранцев энергией и непреклонной верой в победу.

По соглашению, заключенному с союзниками, Атлантический океан, Норвежское море и Баренцево море до 20 градуса восточной долготы входили в зону действия союзников и движение конвоев по ней из портов Англии и Исландии велось под эскортом военных кораблей Великобритании. От меридиана острова Медвежий конвои шли под охраной надводных и подводных кораблей нашего Северного флота. Координация действий по проводке конвоев осуществлялась штабом Северного флота и британской военно-морской миссией, находившейся в Полярном. Я получал сведения о предстоящем прибытии конвоя в Архангельск двумя путями: от штаба Северного флота и от главы британской миссии военно-транспортной службы капитана Монда. Он же сообщал мне

и Герасимову предварительные данные о количестве и составе грузов на прибывающем караване судов. Сведения о военных грузах мы немедленно передавали полковнику Хряеву.

Первый караван судов из 6 транспортов пришел в Архангельск до моего приезда — 31 августа 1941 года. Всего же в 1941 году в Белое море пришло семь конвоев. Они включали 53 транспорта. Начиная с ноября транспорты шли с помощью ледоколов. Ранняя зима осложнила нашу работу, но мы не имели права прервать ее ни на сутки.

В один из зимних дней 1941 года капитаны линейных ледоколов Николай Иванович Хромцов и Павел Акимович Пономарев докладывали мне как начальнику Главсевморпути и как уполномоченному ГКО о плане предстоящей ледовой операции.

Сложно работать зимой в Белом море. Оно всегда отличалось капризным ледовым режимом, зависящим от ветра и течений. Часто считанные часы решали успех операций. Поэтому от экипажей и, в первую очередь, от капитанов ледоколов требовалось высокое мастерство, хладнокровие, умение быстро находить решение в сложной, подчас безвыходной обстановке. Этими качествами в полной мере обладали оба капитана.

Павел Акимович Пономарев принадлежал к старшему поколению капитанов ледокольного флота. Был он родом из Поморья — родился в 1895 году в Онежском уезде — и с 15 лет начал плавать матросом. Затем окончил архангельскую мореходку, получил диплом штурмана и с 1922 года стал служить на ледоколах. На «Красине» участвовал Пономарев в историческом рейсе — в 1928 году снимал со льда участников неудавшейся воздушной экспедиции Нобиле на Северный полюс. Затем Павел Акимович командовал такими прославленными линейными ледоколами, как «Ермак», «Ленин», а в 1940 году сменил Белоусова на капитанском мостике флагманского ледокола. За время войны этот ледокол проложил путь в порты Советского Союза для многих десятков советских и иностранных транспортов с вооружением, продовольствием, различными военными грузами.

Расскажу сразу же о дальнейшей судьбе этого замечательного человека.

Он успешно водил суда в военные и послевоенные годы. Когда был построен первый в мире атомный ледокол «Ленин», Павла Акимовича выдвинули на должность капитана. Свои первые рейсы атомоход совершил под командованием Пономарева. С 1951 года Павел Акимович стал работать капитаном-наставником Мурманского пароходства, обучал молодых капитанов искусству плавания в арктических льдах. Умер он на 75-м году жизни. В память капитана новый арктический дизель-электроход назвали «Павлом По-

номаревым». Павла Акимовича отличало завидное свойство характера: полнейшая невозмутимость. Что бы ни происходило на судне или около, спокойная уверенность капитана оказывала просто магическое воздействие на его помощников и экипаж. Даже когда у борта ледокола рвались бомбы, на судно пикировали бомбардировщики, он отдавал приказы, не повысив голоса, ходил и говорил не быстрее обычного.

С очень большой нагрузкой работали Пономарев и его экипаж в первую военную навигацию в Арктике. Еще более тяжелая нагрузка легла на них зимой 1941/42 года.

Николай Иванович Хромцов был представителем следующего поколения полярных капитанов. Как и Пономарев, он происходил из старинной поморской семьи, из поколения в поколение служившей морю. Родился он в семье смотрителя маяка и уже в 14 лет плавал матросом на парусной шхуне «Отважный». Позже ходил в Арктике штурманом на ледокольных судах «Сибиряков» и «Русанов», а в 1935 году стал капитаном. Ему пришлось водить такие знаменитые суда арктического флота, как «Русанов» и «Садко», затем «Леваневский» и «Дежнев». В первый день войны Хромцов возглавил команду линейного ледокола «Ленин».

Сентябрь—октябрь «Ленин» работал в Карском море. А когда завершилась навигация, ледокол пять дней прятался под высоким берегом в проливе Югорский Шар, у селения Хабарово. Хромцов ждал плохой погоды, чтобы проскочить незаметно самую опасную часть пути — от Новой Земли до Архангельска. 4 ноября капитан Хромцов благополучно привел свой ледокол в Архангельск и сразу же включился в работу — вывел разгруженные английские и американские пароходы из Бакарицы в Двинский залив. И все последующие годы войны ледокол «Ленин» успешно работал как в Арктике, так и зимой на Беломорских операциях.

...На своем пути через беломорские льды караваны судов, возглавляемые ледоколами, систематически попадали под огонь фашистских бомбардировщиков. Каждый матрос был и воином. По сигналу боевой тревоги все свободные от вахт моряки занимали свои места у орудий и пулеметов и вместе с военными командами отбивали вражеские атаки. Это было совсем не просто и требовало от всех полной меры солдатского мужества. Не чистая вода — лед; не свернешь, не увернешься от вражеского самолета.

Еще в октябре 1941 года совместным приказом наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова и моим, как начальника Главсевморпути, был создан ледокольный отряд в составе Беломорской военной флотилии. В его состав вошли корабли ледокольного флота, базировавшиеся на западе. Была утверждена должность начальника морской ледовой проводки — командира ледокольного

отряда с оперативным подчинением военному совету БВФ. Им стал Михаил Прокофьевич Белоусов — ему было присвоено звание капитана первого ранга.

Ледокольный отряд БВФ существовал только одну зиму. В дальнейшем перед каждыми зимними ледокольными операциями совместными приказами наркома ВМФ и начальника ГУСМП создавалось Управление беломорскими ледокольными операциями, подчиненное в оперативном отношении Военному совету БВФ. В его обязанности входило: разработка планов ледокольных операций в море и портах и руководство выполнением этих планов, ледовая и синоптическая разведки, материально-техническое обеспечение кораблей и операций. Каждый план операций согласовывался со штабом БВФ, который выделял корабли охранения и военного конвоя.

Ледоколы были оснащены морскими артиллерийскими орудиями, зенитными пушками и пулеметами, противолодочным вооружением.

Фашисты, конечно, учитывали решающую роль ледоколов в работе порта, своевременной проводке судов и стремились во что бы то ни стало вывести ледоколы из строя. Вражеские воздушные разведчики часто появлялись на большой высоте над Архангельском, Северной Двиной и Двинским заливом, выслеживали пути караванов.

В середине января 1942 года ледокол «Сталин» находился у кромки льда в горле Белого моря, ожидая караван судов, вышедших из Двинского залива. Неожиданно из облаков вынырнул вражеский бомбардировщик и сбросил на ледокол две бомбы. Они разорвались у самого борта и вывели из строя паровые котлы. Ледокол беспомощно закачался на воде. Гитлеровское радио на весь мир раструбило, что выведен из строя главный советский ледокол. Но радость врагов была преждевременной. Команде ледокола удалось на месте ликвидировать повреждение и ввести в действие шесть котлов из девяти. На шести котлах ледокол благополучно дошел до Северодвинска, где за месяц с небольшим отремонтировали судно.

Бессменно несли свою нелегкую вахту и ледокольные пароходы «Седов», под командованием на редкость молчаливого капитана Эрнста Германовича Румке, и «Сибиряков», который водил Анатолий Алексеевич Качарава.

Оба ледокольных парохода перевозили воинские части, обеспечивали продуктами питания и боеприпасами гарнизоны на побережье Белого моря, проводили во льдах более мелкие суда.

Итоги первой военной арктической навигации и ход беломорских ледокольных операций мы неоднократно обсуждали с Бело-

усовым, Минеевым и Еремеевым. Выводы были единодушными: надо укрепить ледокольные силы. Летом требуется больше судов Западному району Арктики, зимой — району Белого моря и Северной Двины. Было решено перегнать с востока на запад линейный ледокол «Красин» и просить усилить на западе наш ледокольный флот. Я отправил докладную записку в правительство. В ней просил разрешения отремонтировать и вооружить ледокол «Красин» в США и затем перегнать его на запад. Вскоре был получен ответ. Сообщалось, что представителям Наркоминдела и Наркомвнешторга в США поручено провести с американцами переговоры о ремонте и вооружении «Красина» на одном из заводов США. «Красин» в то время находился в бухте Провидения. Капитану М. Г. Маркову пошел телеграфный приказ: срочно сниматься и следовать в Сиэтл. Несколько позже из Америки поступило сообщение, что правительство США, учитывая сложившееся тяжелое положение с ледокольными проводками в Белом море, решило направить в Советский Союз мощный ледокол «Монткальм», арендуемый американцами у Канады. Что представлял собой этот ледокол, мы узнали только через полгода, когда он прибыл в Советский Союз.

Неожиданно мы получили надежду на подкрепление: моряки-черноморцы под разрывами авиабомб и огнем артиллерии вывели линейный ледокол «Микоян», что был построен перед самой войной, из Буга в море, прорвали вражескую блокаду и ведут его вокруг континента в Арктику. Линейный ледокол — желанная добыча для фашистских пиратов, и по всему пути его следования они охотились за ним, стремясь уничтожить. Капитан судна Сергеев и его экипаж, перенеся тяжелые лишения, совершили, казалось, невероятное. Но так или иначе, «Микоян» шел к нам!

А пока мы могли рассчитывать только на себя. Особенно тяжело досталась всем проводка и обработка в порту трех последних караванов 1941 года. В ноябре один за другим пришли два каравана. Один наш ледокол пробивал для них путь к причалам Северодвинска. Там с кораблей конвоя снимали часть груза, а затем другой наш ледокол поодиночке вел на буксире к Бакарице по пробитому каналу на Северной Двине облегченные суда.

Наш ледокольный отряд выдержал строгий экзамен первой военной зимы. Он ввел в Архангельск 29 и вывел 18 транспортов, не считая каботажа и военных кораблей, и совершил внутри порта более 100 операций по переводу судов.

К коллективу порта претензий не было. Порту была оказана большая помощь, и он мог быстро обработать любой караван. Надежно действовала железнодорожная ледовая переправа через Северную Двину. Начальник порта Бейлинсон умело руководил

большим и сложным коллективом портовиков и всеми портовыми операциями. Чем больше узнавал я его, тем больше он мне нравился. Яков Львович всегда знал, где и как идет у него работа, куда надо направить свежие силы. В Архангельске он работал недавно — прибыл из Ленинграда — и умело прививал своим подчиненным ленинградскую культуру работы. Его заместитель Георгий Иванович Дикой был впечатлителен, порывист, его посылали туда, где получался сбой в работе, его энергия и напористость оказывались очень кстати. Каждый район порта возглавлял опытный руководитель. Больше всех мне была по душе деятельность начальника района Бакарица, старого портовика Константина Александровича Конина. Его высокую, чуть сгорбленную фигуру можно было видеть на Бакарице у разгружаемых кораблей, на складах, у железнодорожников, в диспетчерской, у военпредов. Его район порта был самым крупным и, естественно, заботы — большими.

Конину удалось собрать и закрепить на Бакарице замечательный коллектив.

Всю войну Константин Александрович провел в Архангельске, а потом переехал в родной Ленинград и работал там главным диспетчером Ленинградского торгового порта, пока не вышел на пенсию.

Важная роль в портовых операциях принадлежала стивидорам — организаторам разгрузочных работ. Особенно прославились на Бакарице стивидоры Кузнецов, Брыкин, Колотов, Кирмичеев и Пахомов. Все они в прошлом были грузчиками, а в военную пору показали себя отличными организаторами и добивались самых высоких показателей труда на выгрузке судов, хотя, как правило, их ставили на самые сложные работы.

Каждый район порта отличался своим стилем работы, но все работали по-фронтовому. Хороший коллектив был в Северодвинском порту, основу которого составили портовики-черноморцы, эвакуированные из Одессы. Возглавил район порта Михаил Причерт, вносивший в работу своего коллектива одесский огонек и всегда бодрое настроение. А это было немаловажно в то тяжелое время. Причерт сердцем прирос к Северному краю. И после войны он не вернулся в Одессу, долгие годы работал начальником Архангельского порта.

Не все у нас шло гладко. Бывали неудачи и задержки, возникали конфликты, особенно между портом и железной дорогой или отдельными районами порта. Вот тут-то и нужны были инспектора штаба ГКО, которые при первых же признаках тревоги немедленно сигнализировали мне или сами принимали меры, чтобы ни на минуту не допустить ослабления темпа работ.

За дни стоянки в порту иностранные моряки успевали познакомиться с советскими людьми, узнать их радушие и гостеприимство, их самоотверженный труд, их спокойствие во время бомбежек. Разных капитанов пришлось встречать мне в годы войны. Были люди, что пересекали океан только ради высокой платы. Но это — единицы. Подавляющее большинство иностранных капитанов смотрело на свои рейсы в Советскую Россию как на гражданский долг, как на вклад в борьбу против страшной чумы фашизма. Эти моряки во всем шли нам навстречу, работали наравне с нами, помогая скорее освободить от военных грузов трюмы своих кораблей.

Но грузы надо было не только получить, а и срочно отправить дальше. И тут вставала проблема топлива. Локомотивов было мало, основную тягу составляли паровозы. Острую нехватку угля восполняли дровами — многие паровозы пришлось перевести на дровяное отопление. В архангельских лесах трудились бригады лесорубов, заготавливая топливо для паровозов. Шли под топор и пилу все новые и новые лесные делянки — только для того, чтобы не прерывалось движение на магистрали. И все же нередко отправленный эшелон застревал где-то между Архангельском и Вологдой. Диспетчеры начинали бить тревогу. Витоженц быстро выяснял в чем дело и докладывал:

— Иван Дмитриевич, эшелон с танками остановился, не дойдя 20 километров до станции Коноша. Поездная бригада и танкисты в соседнем лесу заготавливают дрова для топки.

Случалось, что останавливались между станциями и пассажирские поезда, идущие в Архангельск или из Архангельска. И тогда вместе с поездной бригадой отправлялись в лес добровольцы-пассажиры. У лесного ведомства, наверное, есть цифры, сколько тысяч гектаров таежной сосны и ели пожрали за время войны топки паровозов Северной железной дороги. А правильней, наверное, сказать, что не паровозы, а ненасытная война поглотила замечательные лесные богатства.

За годы войны Архангельский порт принял и отправил по железной дороге около 5 миллионов тонн разных грузов. Значительную часть из них составляли вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье. Это был вклад портовиков-североморцев и исакогорских железнодорожников в дело победы над гитлеровской Германией.

Наши суровые, как и у всех, военные будни не обходились порою и без курьезов. Суда первых конвоев, прибывшие в Архангельск, напоминали айсберги. Закрепленные на палубе танки представляли собой огромные ледяные глыбы. Во время перехода судов через Северную Атлантику волны попадали в стволы орудий,

боевую рубку, сковывали льдом механизмы танков. Нам надо было освобождать боевые машины от ледяного панциря и как можно быстрей. Но как? Витоженц предложил остроумное решение: использовать паровозный пар. Подогнали к кораблю паровоз, подвели шланг и через брандспойт направили сильную струю пара на обледеневший танк. Ледяные куски отлетали и освобождали машину. Сначала мы делали это на причале, а потом стали грузить обледеневшие танки на платформу и увозить в Исакогорское паровозное депо, где пара было в избытке. Оттуда танки уходили непосредственно к месту назначения.

Долго потом мы смеялись, что английским «Валентинам» устроили русскую баню.

В ПРИФРОНТОВОМ МУРМАНСКЕ

В 1941 году зима наступила рано, и уже в начале ноября Северная Двина оказалась скованной льдом. Начал замерзать и Двинский залив. Ледоколов не хватало.

Ко мне приехал глава британской миссии военно-транспортной службы в Архангельске капитан первого ранга Монд и заявил:

— Нам необходимо получить от вас гарантии, что караваны в зимнее время будут без задержки приниматься и разгружаться в Архангельске. Мы не можем допустить, чтобы наши суда были заморожены в Северной Двине или Белом море.

Я изо всех сил старался быть спокойным.

— Гарантии — вопрос взаимоотношений наших правительств. Но я могу сказать вам, что мы примем и разгрузим без задержек любое количество кораблей, которые направят нам союзники.

— А как вы это сделаете, если замерзнут река и Белое море? — спросил Монд.

— А это уже наше внутреннее дело. Задержек с разгрузкой не будет...

Я созвал помощников посоветоваться. Сошлись на мнении: необходимо открывать Мурманский порт. Но в каком он состоянии и что надо сделать, чтобы возродить его к жизни? Надо было срочно направить туда комиссию авторитетных специалистов.

— Илья Павлович,— обратился я к Мазуруку.— Сможешь ли слетать в Мурманск?

Мазурук ответил:

— Можно. Надо только получить согласие ВВС, чтобы нас не сбили случайно.

— Вот и хорошо. А с ВВС договорись обо всем сам.

Шел пятый месяц войны, но фашисты никак не могли преодолеть 40 километров, отделявших их от Мурманска. На мурманском направлении, как я уже писал, действовала группировка «Норд». Основу ее составляли альпийские стрелки. Воины 14-й армии и моряки Северного флота успешно отбивали все попытки фашистов овладеть столицей Заполярья. Свою злобу враг вымещал массированными налетами авиации на Мурманск. Но советские летчики не давали гитлеровским пиратам особенно разгуляться — шли жесточайшие воздушные бои. Мурманск был прифронтовым городом. Естественно, что в такой обстановке Мурманский торговый порт бездействовал.

Для обследования Мурманского порта вместе с Мазуруком полетели Минеев, Герасимов, Еремеев и представители Наркомморфлота — капитан дальнего плавания Бочек и начальник Архангельского порта Бейлинсон. Вторым пилотом летел Орлов.

Когда Мазурук поднял свой самолет в воздух, в районе Мурманска ухудшилась погода; над Мурманском бушевала пурга. Но Мазурук и Орлов благополучно приземлились. Через три дня комиссия возвратилась в Архангельск и доложила о том, что увидела в Мурманске. А то, что они там увидели, могло кого угодно привести в уныние.

Мурманский порт был закрыт. Портовые механизмы демонтированы и вывезены. Оставался один плавучий кран да несколько разобранных паровых кранов. Железнодорожная сеть в порту была развита слабо. Причалы находились в плачевном состоянии и требовали капитального ремонта. Не было ни общежитий для рабочих, ни столовых, ни запасов спецодежды, ни продуктов питания. Короче говоря, картина еще плачевнее, чем была в Архангельском порту, когда я увидел его впервые. Но шла война, долго раздумывать было некогда. Надо было немедленно браться за работу.

Комиссия, обследовавшая порт, составила перечень неотложных мероприятий, которые предстояло осуществить, чтобы скорее сдать его в эксплуатацию.

Я позвонил А. И. Микояну и доложил о выводах комиссии.

— Пусть члены комиссии прилетят в Москву со всеми материалами,— сказал в ответ Микоян.

В Москву вылетели Мазурук, Минеев и Герасимов. Микоян выслушал их доклад, поинтересовался деталями.

Как узнал я несколько позже, Анастас Иванович сразу же позвонил в ЦК партии и правительство Карело-Финской ССР *

* 16 июня 1956 года Карело-Финская ССР была преобразована в Карельскую АССР.

и в штаб Карельского фронта и обсудил этот вопрос с секретарем ЦК партии республики Г. Н. Куприяновым. Геннадий Николаевич поддержал предложение об открытии Мурманского порта и обещал помощь. А помочь он мог в первую очередь людьми. Получив санкцию, он отправил в Мурманск часть запасного полка,— около тысячи бойцов, имевших так необходимые нам специальности — трактористов, шоферов, механиков, слесарей, плотников, столяров, такелажников.

Анастас Иванович позвонил также первому секретарю Мурманского обкома партии М. И. Старостину и выяснил мнение обкома об открытии порта. После этого вопрос был обсужден на заседании Государственного Комитета Обороны. Не надо забывать, что все это происходило в дни, когда шли ожесточенные бои за Москву. И вот в такой момент Государственный Комитет Обороны детально и всесторонне обсуждал мероприятия по восстановлению и переоборудованию далекого северного порта!

Последовал звонок из Москвы: предложения приняты. С чего же начинать? Конечно, решили мы, в первую очередь Мурманску должен был помочь Архангельск.

Мы обговорили с Бейлинсоном эту проблему. Его не надо было убеждать: Архангельскому порту предстояло частично сократить свои операции. Поэтому без особого ущерба можно было перебросить в Мурманск часть людей и механизмов. С этим предложением мы отправились к Г. П. Огородникову.

Спешно были сформированы два эшелона из вагонов-теплушек и платформ. В теплушках ехали люди, а на платформы мы погрузили краны и автомашины. С эшелонами поехал Николай Александрович Еремеев. В Мурманск было направлено 1160 работников Архангельского порта. Это была первоочередная и очень существенная помощь Мурманскому порту, солидное подкрепление той тысяче солдат, которые прибыли туда. Наиболее опасный участок пути Кандалакша — Мурманск эшелоны проскочили под покровом ночи благополучно. Правда, немецкие самолеты дважды налетали на составы. Люди выбегали из вагонов, прятались за камнями, а тем временем машинист, умело маневрируя, уходил от авиабомб.

В первых числах января 1942 года, завершив неотложные дела в Архангельске и оставив там за старшего Минеева, я с группой инспекторов уехал в Мурманск.

Поезд осторожно полз по извилистой железнодорожной ветке, проложенной незадолго до этого на болоте, среди густой тайги, подступающей к побережью Белого моря.

Я часами стоял у окна вагона, наблюдая за проплывавшими мимо деревьями. В голове теснились заботы. Первая из них: надо

было подумать об охране этой линии. С наступлением весны не забыть укрепить мосты и произвести подсыпку балласта в сильно заболоченных местах. Не забыть позвонить в Москву, чтобы добавили паровозов: через несколько недель грузооборот на линии возрастет в несколько раз.

От Беломорска вышли на главную магистраль Кировской дороги. Здесь поезда двигались только ночью, днем то и дело налетали фашистские бомбардировщики. К счастью, в эту пору года в Карелии и на Кольском полуострове день короток и неярок.

Но ведь придет и весна! Я пометил в записной книжке: затребовать истребительную часть, которая будет прикрывать с воздуха движущиеся поезда; позаботиться о зенитных установках на колесах для сопровождения железнодорожных составов.

Поезд прибыл в Мурманск в час, когда над городом сгущались сумерки. В темноту отступили снежные вершины окрестных холмов. Густой пар поднимался от Кольского залива. Высоко в небе полыхало полярное сияние. Где-то вдали бухали зенитки, озаряя горизонт багровыми вспышками. Ни одного огонька на пустынных улицах Мурманска. Настороженная тишина: рядом фронт.

Руководители Мурманского обкома партии и облисполкома встретили нас по-заполярному гостеприимно. В самом центре города, в доме «Мурманрыбы» на Пушкинской улице, нам отвели две просторных квартиры — в них разместился штаб уполномоченного ГКО и поселились все мы.

Первым делом я поехал к секретарю обкома партии Максиму Ивановичу Старостину.

Максим Иванович пригласил к себе второго секретаря обкома партии Ивана Ивановича Федорова, председателя облисполкома Бориса Григорьевича Лыткина, секретаря обкома по рыбной промышленности Бориса Григорьевича Куликова и других руководящих работников. Я ознакомил их с планами реконструкции порта и попросил их помощи.

— Можете полностью рассчитывать на нас,— ответил Старостин.— Дайте нам перечень вопросов, решение которых требует нашей помощи. Мы обсудим их на бюро обкома, обяжем руководителей наших организаций, а транспортный отдел обкома возьмет выполнение заданий под особый контроль.

Мы очень скоро почувствовали быстроту и силу действия решений бюро обкома партии: порт стал одним из главных объектов внимания учреждений и организаций Мурманска.

И руководители области, и сами мурманчане напоминали мне ленинградцев — культурой работы, влюбленностью в свой город. У них было высоко развито чувство взаимопонимания и взаимодействия. И я через несколько дней уже не сомневался, что все

задачи, которые предстояло решить, общими силами будут осуществлены. Нас поджимали сроки, а надлежало выполнить колоссальные по объему работы. Из Исландии уже шел в Мурманск караван советских и иностранных судов, и у причала стоял первый советский пароход, пришедший из-за океана с военными грузами. Это был «Декабрист».

Я поднялся на борт судна, чтобы поздравить капитана Степана Поликарповича Белова и его экипаж с благополучным возвращением на родную землю. Меня плотным кольцом окружили моряки.

— Поздравляю вас, родные! — сказал я.— Завершение вашего рейса особенно радует: «Декабрист» — первый советский пароход, пришедший в Мурманск из-за океана. Разгрузкой «Декабриста» Мурманский порт начнет зимнюю военную навигацию. Честь вам и слава! Только не обижайтесь, долго вас здесь держать не будем...

К кораблю уже спешили бригады грузчиков, подтягивались краны, автомашины.

Капитан рассказал о рейсе. Корабль пустили в океан в одиночное плавание. Северную Атлантику «Декабрист» проскочил благополучно — помогли шторм, снежная пурга, полярная ночь. Но у входа в Кольский залив налетели вражеские самолеты. Говорят, что на свете чудес не бывает, но чем же другим объяснить, что из трех бомб, сброшенных на «Декабрист», две взорвались в воде, не причинив вреда судну, а третья попала в трюм, где лежали бочки с бензином, и... не взорвалась. Боцман Петров-Старикович и семь матросов бросились в твиндек, осторожно вынесли бомбу на палубу и вывалили за борт. Судно отошло на порядочное расстояние, и только тогда все вздохнули с облегчением.

— Такую атаку фашистов корабль выдержал и цел остался! Считайте, что вся команда второй раз на свет родилась,— сказал я Белову, выслушав его «одиссею».

«Декабрист» разгрузился быстро и 13 января отправился за океан.

Конечно, разгрузка одного корабля — дело не ахти какое сложное. Сложности были впереди. На всех участках кипела работа, как в порту, так и за его пределами. Требовалось за короткий срок переоборудовать, а точнее, почти заново создать большой порт, привести в порядок механизмы, обеспечить бесперебойную разгрузку конвоев, расселить, одеть и накормить целую армию грузчиков, прибывающих в Мурманск.

Успех операций, как везде и всегда, решали люди. Трех тысяч человек, составлявших в те недели коллектив Мурманского порта, нам было мало. По нашему ходатайству Наркомат обороны СССР

провел в Рязанской и Тульской областях мобилизацию военнообязанных старших возрастов, годных к физическому труду. Эта мобилизация дала порту две тысячи человек: к нам пришли работать и около полутора тысяч мурманчан. Как показали события, новое пополнение оказалось очень удачным. Оно составило основной костяк кадровых рабочих порта — бригадиров, стивидоров, грузчиков, показавших образцы работы по-фронтовому. В 1942 году в порту трудилось постоянно 4700 человек — с такой силой горы можно было своротить.

Работы велись под частыми, а то и непрерывными бомбежками. Поэтому одной из первых наших забот стало устройство бомбоубежищ. В основном районе порта в гранитной скале было построено убежище на тысячу человек, а во всех районах порта — девять капитальных убежищ на 1750 человек. Но в первые дни по всей портовой территории мы построили самые примитивные убежища — вырыли траншеи и щели, защищавшие от осколков.

Большую поддержку и помощь оказал нашему штабу судоремонтный завод. На этом предприятии работали люди редкого мужества и стойкости. Несмотря на ежедневные бомбежки, судоремонтники трудились без перерыва и отдыха — ремонтировали боевые корабли Северного флота и транспортные суда и, сверх того, организовали выпуск боеприпасов. В начале войны фашисты пытались захватить завод в свои руки, им это не удалось. Но до фронта было рукой подать, и ожесточенные налеты следовали один за другим. Немало стервятников нашло себе могилу в холодных водах Баренцева моря. Однако порой вражеские самолеты прорывались к цели, бомбы падали на рабочий поселок, на причалы, иногда и на цеха. Но работа не прекращалась.

Я уже рассказывал о том, как строился этот завод. Могу только добавить: молодежь его выстроила, она его освоила. Она же его и отстояла.

Коллектив этого предприятия направил в порт бригады квалифицированных рабочих, которые помогли нам смонтировать портовые механизмы, отремонтировать и восстановить энергетическое хозяйство порта, разрушенное вражеской авиацией.

Оглядываясь сейчас на недели, месяцы и годы, проведенные в Мурманске, я не могу не поражаться жизнестойкости и выносливости советских людей, их умению находить выход из любого трудного положения. Огромная работа была проведена в Мурманске, и в каком темпе! Причалов порта не хватало, поэтому приходилось вводить в эксплуатацию все новые и новые участки: на Зеленом мысу, угольную гавань и Лесной. Как и в Архангельске, пришлось перестроить большинство причалов основного порта, ввести в эксплуатацию новые общим протяжением 1300 погонных

метров. Расстояние от кромки причала до линии железной дороги превышало вынос стрелы. В два дня рельсы подошли к самой кромке. Грузы с кораблей стали выгружаться непосредственно в вагоны.

Внутри порта было проведено 8,5 километра железнодорожных путей. Это дало возможность маневрировать вагонами и сразу улучшило связь порта с железной дорогой.

Вступил в строй кольцевой водопровод. Он обеспечивал не только потребности порта, но позволял снабжать водой все прибывающие к нам корабли — раньше этого не было.

В четвертом районе порта, что находился за городской чертой в Кольском заливе, был переоборудован причал для слива горючего и выгрузки взрывчатых веществ.

Были построены эстакады и несколько тупиков, где сгружались танки и другие тяжеловесы. На всех причалах сделаны новые швартовые устройства.

Сама жизнь выдвигала в процессе работ все новые и новые проблемы. Даже такие, как потребность в балласте. Он был необходим и для строительства железных дорог, и для их ремонта. Ведь железнодорожное полотно систематически разрушали вражеские бомбы. И освобожденные трюмы иностранных судов, уходящих в обратные рейсы, надо было загружать. Поэтому пришлось организовать карьерные разработки близ станции Кола. Более сложная проблема возникла при формировании эшелонов с грузами. Мы должны были формировать эшелоны на станции Мурманск, располагающей хорошей сетью маневровых путей, но станцию фашисты бомбили особенно яростно и часто. Поэтому эшелоны с грузами мы составляли на соседних станциях — Кола, Выходной, Шонгуй и Лопарская, для чего пришлось перестроить там старые пути и проложить новые. Это позволило рассредоточивать груженые вагоны на значительном пространстве, что имело немаловажное значение в нашей обстановке.

Пришлось заняться и строительством шоссейных дорог: резко усилилось движение автотранспорта, а дороги никуда не годились.

Учитывая, что сроки разгрузки кораблей были минимальными, мы постарались оснастить грузовыми кранами каждый район порта.

Но для начала их нужно было найти, эти краны, и в возможно большем количестве. Несколько кранов мы привезли из Архангельска, остальные при содействии обкома партии получили от судоремонтного завода, Мончегорского никелевого комбината и других предприятий — всего собрали 28 кранов. Но этого оказалось мало. Я обратился в Москву и получил разрешение оставить

и смонтировать в Мурманске 5 новых портальных кранов, прибывших к нам из-за рубежа.

В Мурманск приехали тысячи людей. Их надо было разместить, одеть, кормить. Проблему пришлось разрешать тоже с помощью областных и городских организаций Мурманска, военных советов армии и флота, а по отдельным вопросам обращаться и в Москву. Перед войной жилой фонд Мурманского порта составлял 44 700 квадратных метров. К нашему приезду от бомбежек и вызванных ими пожаров он уменьшился в пять раз — до 9100 квадратных метров. Выход был только один: быстро строить. И строили. Ремонтировали уцелевшие от огня общежития. Соорудили 52 просторные землянки на 1300 человек. Но и этого было мало. Первый секретарь горкома партии объехал улицы города, внимательно осмотрел уцелевшие дома, и затем горсовет выделил порту 20 домов под общежития, а 10 — для организации столовых. Проблема размещения людей была решена. С питанием дело было гораздо сложнее. И без того небольшие продовольственные резервы области почти целиком были переданы порту, но все равно их не хватало. И я опять обратился за помощью в Москву. Последовал быстрый ответ: по решению ГКО Мурманскому порту были отгружены мука, крупа, консервы. Особенно обрадовали меня такие строки решения: «Принять предложение тов. Папанина о введении для работников Мурманского порта питания по нормам военнослужащих». Это было очень важно, ведь портовики по 10—12 часов занимались тяжелым физическим трудом. Этим же решением ГКО обязал Наркомлегпром и Наркомтекстильпром послать в Мурманск одежду и обувь.

Так и текли дни — в заботах, под непрерывающийся грохот войны. Я и сегодня с благодарностью вспоминаю командование 14-й армии и Северного флота — никогда не отказывали нам в помощи, в наиболее напряженные и тяжелые дни присылали для работ в порту или для ликвидации повреждений, нанесенных вражескими воздушными налетами, свои резервные части. Моряки-североморцы работали отлично!

Все мы понимали: как только враг узнает, что в Мурманском порту идут работы, фашистская авиация усилит налеты. Так и случилось. Мурманск и порт враги бомбили днем и ночью, в хорошую и плохую погоду. Гитлеровцы поднимали свои бомбардировщики с ближайших аэродромов Норвегии и Финляндии и уже через 15—20 минут появлялись над городом. Мурманское небо защищали летчики 14-й армии и Северного флота. Я много раз видел ожесточеннейшие сражения в воздухе, видел, как смело бросались наши летчики в бой против многократно превосходящего по своим силам врага.

Прекрасными боевыми командирами и опытными начальниками проявили себя командующий Мурманским дивизионным районом ПВО полковник Швецов, командующий истребительной авиацией Северного флота полковник Андреев и командующий ВВС 14-й армии полковник Туркель.

Движение поездов по Кировской дороге от Мурманска до станции Обозерская прикрывала авиация Карельского фронта, которую возглавлял талантливый военачальник, отличный летчик, Герой Советского Союза генерал-полковник Хрюкин.

Мурманский торговый порт был на Севере одним из главных объектов, которые гитлеровцы стремились стереть с лица земли. За 1941—1942 годы Мурманский порт подвергался разрушительным бомбардировкам 86 раз, на его территорию было сброшено около 17 тысяч бомб разного калибра, из них около 300 тяжелых фугасных. Кроме того, на соседний рыбный порт, где тоже разгружались корабли с важными грузами, было сброшено свыше 10 тысяч бомб. Во всех районах порта не оказалось ни одного причала, ни одного железнодорожного пути, которые не были бы повреждены при налетах, ремонтировали их многократно. Другие же ремонтные работы — восстановление водопровода, электросети, складских и жилых помещений — вообще не поддаются учету, так как велись ежедневно.

Сотни налетов мы пережили, а от других сотен нас спасли наша авиация и зенитная артиллерия. Фашистские самолеты встречали сильный огонь и очень часто, сбросив бомбы где попало, в залив или тундру, удирали обратно.

Эта жизнь в обстановке тревог и налетов вынудила нас создать в порту оперативные и быстродействующие местные отряды ПВО и противопожарной защиты. Большинство сооружений порта были деревянными, враг, отлично зная это, сыпал нам на головы множество зажигательных бомб. Пожары были не только бедствием и задерживали работы, гибли люди. Поэтому, реконструируя порт, мы убрали значительную часть деревянных построек.

Когда я увидел, в каком состоянии находится железнодорожное хозяйство порта и какие разрушения наносят бомбардировщики железнодорожной сети Мурманска, то сразу же обратился к начальнику Кировской железной дороги Павлу Николаевичу Гарцуеву с просьбой срочно перебазировать из Архангельска в Мурманск ГОРЕМ-20 — он уже заканчивал свои работы в Архангельске. ГОРЕМ-20 сыграл важную роль в возрождении и Мурманского порта, в восстановлении его связей с фронтом и тылом нашей страны.

Труженики Сибири могут гордиться своими земляками-желез-

нодорожниками, которые в военные годы в суровом Заполярье, в лесах и тундре Карелии трудились, не жалея сил и не щадя самой жизни.

Считаю, что я должен назвать хотя бы несколько имен из этого славного отряда. Это, в первую очередь, начальник ГОРЕМ-20 Григорий Яковлевич Авраменко, ставший в 1944 году Героем Социалистического Труда; главный инженер, а в последний год войны начальник ГОРЕМ-20 Леонид Алексеевич Николаев; строительный мастер Петр Матвеевич Больных; бригадир Федор Абросимович Вахин, дорожные мастера Яков Гордеевич Кибо и Ефим Иванович Королев, путевые рабочие Семен Акимович Дуканов, Василий Фомич Жаров, кузнец Николай Федорович Карпов, плотник Михаил Наумович Пушкарев, каменщик Александр Федорович Хромцов и еще очень, очень многие труженики, чьим доблестным трудом по сей день гордятся старожилы Мурманска и сибиряки-железнодорожники.

Первый караван пришел в Мурманск 11 января 1942 года. Девять транспортов доставили 29 500 тонн различных грузов. Караван носил условное название PQ-8. Он благополучно пересек Северную Атлантику под покровом полярной ночи. Только неподалеку от Кольского полуострова немецкие подводные лодки напали на конвой и потопили английский эсминец. Остальные суда дошли невредимыми.

Враги постарались отыграться на Мурманске. В день прихода каравана фашистские летчики сбросили на территорию порта больше тысячи зажигательных бомб. Возникло несколько пожаров, и иностранным морякам после долгого пути вместо желанного отдыха пришлось стоять у зенитных пушек и вместе с советскими артиллеристами вести огонь по вражеским эскадрильям. День этот запомнился мне как сущий ад. Надо было и тушить пожары, и госпитализировать раненых, и разгружать суда, и накормить уставших матросов пришедшего каравана.

Известный американский писатель Дэйв Марлоу побывал в Мурманске — он нанялся матросом на одно из американских судов. Возвратившись в США, Марлоу поделился своими впечатлениями о переходе и прифронтовом Мурманске. Мой старый друг, писатель Владимир Беляев, любезно предоставил мне статью Марлоу, из которой приведу несколько строк:

«Мы могли видеть, что за войну ведет этот народ! Мы видели также, что они живут главным, не принимают в расчет поверхностных явлений. В них было что-то значительное, живое, всепоглощающее, что отбрасывало прочь мелочи, требующие энергии,

но ничего не значащие. Иногда их стоицизм леденил меня. Мне неприятна такая холодность. Но я думаю, не есть ли это единственный способ устоять?..»

Да, мы жили в аду. И хотя мы не могли не страшиться налетов (это всегда страшно, и врет тот, кто говорит, что ничего не боится), мы работали в этом аду — изо дня в день, из месяца в месяц.

Нервничали и мы, и капитаны союзнических судов, спешившие уйти обратно.

Были и неувязки, и заторы. По моей просьбе нарком морского флота П. П. Ширшов перевел из Архангельска и назначил начальником Мурманского порта Бейлинсона, с которым мы отлично сработались, а когда его отозвали на другую работу и послали в США, то коллектив портовиков возглавил его заместитель Леонид Петрович Новосадов.

В Мурманске состав нашего штаба пополнился новыми инспекторами. Из Москвы В. Д. Новиков откомандировал в мое распоряжение штурмана полярной авиации А. Е. Погосова. Вторым был В. П. Попов, капитан рыбного порта. Бывая на причалах этого порта, я обратил внимание, как быстро, умно и спокойно он решает самые сложные проблемы, связанные с грузовыми операциями.

— Владимир Павлович, пойдешь работать в наш штаб? — спросил я его.

— Сочту за честь.

Так мы приобрели отличного инспектора. Он был незаменим там, где надо было снять с корабля грузы, вес которых превышал возможности крана, и где требовалось, умело комбинируя портовые и судовые средства механизации, снять тот или иной тяжеловес с корабля прямо на железнодорожную платформу. Тут команду принимал на себя Попов, и никогда не было у него ни одного срыва.

В один из январских дней 1942 года в штаб явился молодой голубоглазый офицер и четко отрапортовал:

— Лейтенант Котомкин явился в ваше распоряжение, товарищ уполномоченный Государственного Комитета Обороны.

С Виктором Ивановичем Котомкиным я не расставался до конца войны. Он состоял при мне в должности адъютанта. Хотя внешне Виктор и казался медлительным, но быстро и четко исполнял поручения, отличался спокойным и общительным характером. Конечно, нелегко ему было при нашей почти круглосуточной работе, при моем вспыльчивом характере. Но Виктор обладал недюжинной выдержкой и отличной физической закалкой.

Приход каждого конвоя ставил новые, неожиданные проблемы. Вот пример. Обычно мы подгоняли к борту корабля плавучий 45-тонный кран и его стрелой снимали один за другим с палубы судна танки и ставили их на платформы. Но в один из налетов немецкая фугасная бомба попала в кран, и он тут же затонул вместе с танком. Что же теперь делать?

Руководитель британской миссии военно-транспортных перевозок в Мурманске мистер Маккормак в тот же день спросил меня:

— Как вы думаете теперь выгружать танки и другие тяжелые грузы? Не придется ли их отправлять обратно?

— Не беспокойтесь, мистер Маккормак, придумаем что-нибудь.

Англичанин ушел, а я немедленно поехал в порт, разыскал руководителя портовиков Новосадова, посоветовался с ним.

Затем пригласили представителя военной миссии США Френкла и отправились осматривать иностранные пароходы, стоящие под разгрузкой у причалов. Наконец мы увидели то, что искали: над одним из причалов возвышался огромный корпус красавца парохода, он собственной грузовой стрелой поднимал с палубы танк и переносил за борт. Я вызвал вахтенного офицера и попросил провести нас к капитану. Нас принял молодой и быстрый американский моряк с капитанскими нашивками на кителе. Разговор начали без дипломатической подготовки:

— Капитан, сегодня немецкие летчики потопили наш единственный плавучий кран.

Капитан кивнул головой:

— Я видел...

— Так вот,— продолжал я,— это значит, что нам нечем теперь выгружать танки и другие тяжелые грузы.

Капитан все еще не понимал, куда клоню я разговор.

— Свои тяжелые грузы я могу выгрузить сам, без помощи кранов порта.

— В том-то и дело, капитан, что мы очень рассчитываем на вашу помощь.

— Я вас не понимаю.

— Какую грузоподъемность имеет ваша корабельная стрела?

— 60 тонн.

— Вот и прекрасно. Позвольте нам демонтировать ее и оставить здесь.

Капитан помрачнел.

— Я своими глазами видел, как необходимо русским то оружие, что мы привозим сюда. Ради победы над Гитлером я готов отдать вам не только стрелу, но и весь пароход. Только пе я хозяин корабля.

— Мне нужно лишь ваше согласие. А с хозяином мы уладим дело через мистера Френкла.

Капитан задумался, потом кивнул:

— Хорошо, я согласен. Но должен же я получить какую-то компенсацию! Хотя бы в виде подарка жене хозяина парохода.

— А что она любит?

— О, больше всего она любит русские меха.

— Будет русский мех,— пообещал я.

Прямо из порта я поехал на судоремонтный завод Морфлота к Прокофьеву. К счастью, директор был на заводе.

— Андрей Прокофьевич, выручайте!

— А разве я когда-нибудь отказывался помочь?

У Прокофьева на заводе Наркомфлота только что закончили ремонт парохода «Кама» — это не очень большое судно оказалось весьма кстати. Директор тут же вызвал инженеров, прораба, мастеров и дал им задание демонтировать кран на американском судне и установить его на «Каме». Судоремонтники сразу поняли смелость идеи и важность задания, и вскоре стрела стояла уже на «Каме».

Ну, а мех? Конечно, в магазинах его и в помине не было. Шкурку голубого песца я получил из зверосовхоза, находившегося в Коле.

«Кама» работала отлично. Пароход был небольшой, мог легко маневрировать у причалов. Он подходил к борту иностранного судна и снимал с «иностранца» танки, тяжелые ящики с вооружением, самолеты, переносил их на свою палубу, а затем переходил к свободному причалу, где его уже ожидал состав, и этой же стрелой перегружал свои грузы на платформы. Мистер Маккормак не скрыл своего удивления, увидев, как быстро решили мы проблему. Конечно, одной «Камы» было мало. И тут нам помог уже сам Маккормак. При его содействии нам удалось договориться с союзниками, и следующим караваном в Мурманск пришли два парохода с тяжеловесными стрелами. После выгрузки своих грузов они присоединились к «Каме» и в течение всего 1942 года выполняли ту же работу.

В Мурманске иностранные моряки чувствовали себя не так уютно, как в Архангельске. Правда, в их распоряжении был ресторан «Арктика», где могли они отдохнуть и развлечься. Но город часто бомбили, им приходилось отсиживаться в бомбоубежищах, и они предпочитали поскорее разгрузиться и уйти в море. Не то, чтобы они трусили, совсем нет. Они сражались храбро, но, как я заметил, не было у них того беспокойства за судьбу корабля, которое так свойственно нашим морякам. Мы знали немало случаев, когда команда советского торпедированного парохода оставалась

на нем до последнего момента, боролась за свое судно и приводила его в порт, в то время как при первом же попадании торпеды или бомбы в английское или американское судно его экипаж спешно покидал корабль, хотя тот сохранял плавучесть и управление. В этих случаях военные корабли эскорта обычно торпедировали свой же корабль, покинутый командой.

Экипажи иностранных судов были многонациональны и разноязычны. Среди моряков попадались и случайные люди, никогда до этого не нюхавшие моря и пошедшие в рейс ради хорошего заработка.

Приходили корабли под норвежскими флагами с экипажами, состоящими сплошь из норвежцев, были и пароходы с командами, состоящими из поляков. Моряки, чья родина находилась под пятой фашистских оккупантов, отличались особой дисциплиной и сознательностью. Они стремились внести свой вклад в победу над общим врагом.

Мне приходилось иметь дело преимущественно с капитанами, и должен сказать, что подавляющее большинство были настоящими моряками и настоящими людьми. Они понимали, как тяжело приходится Советской стране, видели, как мужественно переносят наши люди тяготы войны, видели страдания и лишения. С каждым пароходом отплывало в океан значительно больше друзей Советского Союза, чем находилось на этом же судне до прихода.

С чувством благодарности и большого уважения я вспоминаю капитана американского парохода «Форт Гленора» Корнелиуса Аронделла, который мог служить для всех капитанов образцом выполнения своего долга. Его пароход подходил к причалу с готовыми стрелами и запущенными в работу лебедками. Аронделл лично наблюдал за разгрузкой своего корабля, следил, чтобы все судовые механизмы работали безотказно, чтобы команда помогала портовым грузчикам. Капитан оставлял в порту не только привезенный груз, но охотно с нами делился судовыми запасами продовольствия и топлива, оставляя себе на обратный переход только минимум.

Разные бывали капитаны и их экипажи, но, повторяю, в большинстве это были смелые люди. Они ежедневно рисковали жизнью во время переходов по северным коммуникациям Атлантики. И все-таки вновь и вновь возвращались к нашим берегам, привозя грузы военного назначения.

Январским вечером 1942 года позвонил из Москвы Микоян:

— С очередным конвоем к вам придут два танкера с бензином. Разгрузите их вне очереди, срочно нужен бензин. Каждый танкер везет 10 тысяч тонн...

Я созвал оперативное совещание: где разгружать танкеры? Торговый порт фашисты бомбят ежедневно, одной бомбы в танкер достаточно, чтобы уничтожить значительную часть порта.

Первым подал голос инспектор Погосов:

— Лучшее место — Лесной причал. Он в стороне от порта.

Предложение было дельное. Я одобрил его, и мы стали готовить Лесной причал к приему танкера. Делали это в строжайшей тайне. Кто мог гарантировать, что в порту не притаились тайные агенты врага?

Стоял январь, светлого времени выдавалось совсем немного. Работы на Лесном причале мы вели в темноте, ночью подтяпули туда порожние цистерны.

Восемь иностранных кораблей каравана уже стояли на внешнем рейде порта, и буксиры начали подводить их к причалам, когда ко мне пришел мистер Маккормак и вежливо сказал:

— В составе конвоя прибыли два танкера с высокооктановым бензином. Их нельзя ставить к причалам порта — это огромный риск и для самих танкеров и для других пароходов...

— Что же вы предлагаете? — спросил я.

— Отправить танкеры с кораблями военного эскорта обратно. Завтра уходит конвой, и придется включить танкеры в караван... Очень сожалею...

— Поедемте со мною,— предложил я ему.

Мы приехали на Лесной причал. Там все шло, как и должно было идти: буксиры швартовали танкеры к причалу, на рельсах стояли цистерны, готовые принять бензин.

Все работы велись в темноте. Я категорически запретил пользоваться даже карманными фонариками. Территория причала была оцеплена воинской частью и усиленно охранялась. Маккормак был удовлетворен.

Танкеры отправили из Мурманска пустыми, а по Кировской дороге помчались на юг эшелоны с цистернами, заполненными бензином.

Все последующие танкеры мы разгружали на Лесном причале. Здесь же выгружали и взрывчатку.

Иногда я и сам удивлялся, как удалось нам так быстро запустить в ход огромный и сложный механизм — Мурманский порт. На что в мирное время потребовалось бы не меньше года, делалось за месяц. Конечно, осуществили мы всю эту работу благодаря помощи, которую мы получали отовсюду: от Государственного Комитета Обороны и центральных наркоматов и ведомств, особенно от Наркомата обороны. Партийная организация области, советские органы, хозяйственные учреждения Мурманска также помогали нам оперативно и безотказно. Военные советы Карельского фронта,

Северного флота и 14-й армии не отказывали ни в чем, если нам приходилось к ним обращаться. Но, конечно, главная причина успеха — рабочий коллектив, который сложился у нас и который творил чудеса.

Несмотря на систематические бомбежки, работа в порту не прекращалась. Собственно, зимой дня почти не было. Хмурое утро, затем три-четыре часа бессолнечных, предвечерних сумерек, их никак нельзя назвать настоящим днем. Портовики работали при электрическом свете. Как только раздавался вой сирены, свет выключался, причалы и корабли погружались в темноту. Но корабельные стрелы и лебедки продолжали двигаться, грузы извлекались из пароходных трюмов и укладывались в вагоны. И только тогда, когда начинали рваться бомбы, люди уходили в щели и укрытия, чтобы с первым сигналом отбоя воздушной тревоги вернуться к работе.

Только от людей зависел успех всего дела.

Перед прибытием каравана начальник порта и партком обычно собирали всех рабочих порта на митинг. Ни одного часа простоя в работе; сделать сегодня все, что возможно, не откладывая на завтра, был наш девиз.

Вот так и шла наша жизнь в Мурманске. Проблемы обдумывались на ходу, их нельзя было откладывать, их приходилось решать четко и совершенно конкретно.

В начале марта я съездил на несколько дней в Москву — этого требовали насущные дела. Ну и, естественно, тревожила мысль: а как обстановка в Главсевморпути? На станции Сорокская задержали вагон на день: побывал в Беломорске, где тогда была временная столица Карело-Финской республики, поговорил с членами ее правительства, партийным руководством, членами военного совета Карельского фронта. Встреча была радостной. Ведь я был депутатом Верховного Совета СССР от Карело-Финской ССР и имел там много друзей. Мы обсудили вопросы помощи Мурманскому порту и железнодорожному узлу, усиления обороны Мурманска.

Поезд сильно опоздал, и в Москву мы приехали в полночь. Улицы были темны и пустынны. Действовал комендантский час, ходить в это время можно было только по пропускам. Конечно, у нас их не было, пропуском послужил мандат депутата Верховного Совета СССР. Домой, в пустую квартиру, я не поехал. Петр Евлампиевич Краснов, ведавший тогда «Интуристом», отвел мне номер в гостинице «Националь», а Е. М. Сузюмову не терпелось попасть домой, он пошел пешком через пустую Москву, был остановлен первым же комендантским патрулем и препровожден в отделение милиции.

В те немногие дни, проведенные в Москве, я разрывался на части. Надо было позаботиться о Мурманском порте, но одновре-

менно захлестнули и проблемы Главсевморпути. Каждый день я звонил в Мурманск, и Еремеев докладывал мне о ходе работ, о делах в Архангельске сообщал Минеев.

Тем временем на подмосковной станции Лосиноостровская формировался железнодорожный состав для Мурманска. Товарные вагоны заполняли мясом, мукой, рисом, гречневой крупой, сахаром, консервами. Рядом грузили в вагоны валенки и противогазы, теплую одежду и бочки со спиртом. Все это предназначалось для портовиков Мурманска. Командующий ПВО страны генерал армии Громадин дал команду, и к составу подцепили двадцать платформ с зенитными пушками и пулеметами. Наконец все было погружено, запломбировано, служебный вагон прицепили к этому же составу, и эшелон тронулся на север.

Это была реальная помощь столицы прифронтовому заполярному городу. Подвижные зенитные установки были приведены в действие, когда наш состав находился на станции Лоухи, недалеко от линии фронта, и успешно отбили атаку фашистских стервятников. Зенитные установки сослужили нам в дальнейшем очень хорошую службу. Если Мурманск и его железнодорожный узел были защищены всеми средствами ПВО, то защитить каждый из почти тысячи километров пути Кировской дороги было трудно. Поэтому к каждому составу, идущему из Мурманска с грузами, мы подцепляли такие платформы — в начале и в конце состава. Зенитчики охраняли эшелон от вражеских бомбардировщиков, заставляли фашистов держаться поодаль и на большой высоте. Когда же объем перевозок возрос, этих средств оказалось недостаточно. По указанию ГКО в Мурманск был переброшен специальный полк ПВО, имевший на вооружении прожекторные установки и аэростаты заграждения.

Я вернулся в Мурманск, и ко мне снова зачастили представители союзных миссий.

У нашего штаба сложились деловые и дружелюбные отношения и с главой английской миссии военно-транспортных перевозок Маккормаком и руководителем американской — офицером военно-морского флота США Самуэлем Френклом.

Союзники очень часто обращались в штаб с запросами по поводу любых осложнений работы в порту. Но я уже так привык к этим запросам, что перестал обращать на них внимание, да и сам Маккормак, видимо, понимал, посылая мне многочисленные предупреждения, что все эти бумаги нужны ему больше для протокола.

Моим постоянным партнером в общениях с миссиями был уполномоченный Наркомвнешторга в Мурманске Алексей Никифорович Фотченко, шумный, жизнерадостный и «заводной» чело-

век, с избытком энергии. Он обладал крепкой хваткой, с ним легко было работать, и я очень жалею, что нам пришлось трудиться вместе всего лишь два года: он погиб в командировке, в Иране, в результате автомобильной катастрофы.

Много перебывало во время войны в портах Севера разных представителей и уполномоченных союзников, всех и не перечислить. Некоторые быстро исчезали, другие оставались на более длительный срок. Хорошо помню приезд в Мурманск представителя военно-транспортной службы США капитана Акселя Пирсона. Он прибыл в Мурманск в начале мая 1942 года. Транспорт, на котором шел Пирсон, был торпедирован, и капитана вместе с экипажем погибшего судна подобрал тральщик из эскорта. Я часто встречал на причалах и видел на американских кораблях этого высокого и молчаливого пожилого моряка, шведа по происхождению, одного из лучших капитанов торгового флота США.

О миссии Пирсона мы узнали подробнее лишь год спустя, когда нам прислали из США бюллетень пресс-бюро военно-транспортной службы США. В нем капитан Пирсон рассказывал о своем четырехмесячном пребывании в Мурманске и Архангельске. Оказалось, его командировали в СССР со специальным заданием — проверить, как идут работы в советских портах, не залеживаются ли на причалах и складах грузы, посылаемые в Советский Союз по ленд-лизу, не уничтожаются ли они вражеской авиацией в порту или на железной дороге.

В порту Пирсона встретил Маккормак и на правах старожила взял над ним шефство. Пирсон вспоминает, что второй человек, которого он встретил в порту, был небольшого роста, полный русский военный в форме. Пирсон рассказывает так об этой встрече, о том, что он увидел в Мурманске:

«— Кто это?

— Это Папанин, герой Арктики,— ответил Маккормак,— уполномоченный Советского правительства в Северной России.

— Вам повезло, что вы благополучно добрались сюда,— сказал Маккормак,— дальше все пойдет хорошо. Но не думайте пока о делах. Вам надо сначала отдохнуть...

...Я так и не получил этого отдыха. На нас сбрасывали бомбы утром, днем и ночью. Мы переживали по четырнадцать бомбежек в день. Я подсчитал налеты в течение тридцати восьми дней: нас бомбили сто шестьдесят восемь раз. После этого я бросил записывать бомбежки... Здесь вошло в привычку работать до самого последнего сигнала тревоги, а многие продолжали работу и во время налетов.

Зенитные орудия начинали вести огонь. Там было достаточно зениток,— в этом вы можете не сомневаться. Бомбардировщики

появлялись из-за облаков и рассеивались огнем зенитной артиллерии. Многие из этих самолетов уже никогда не вернутся домой.

Русские ненавидят нацистских летчиков. Вам это станет понятно, когда вы увидите эскадрилью за эскадрильей бомбардировщиков, пролетающих над городом. Вы ныряете в первое попавшееся убежище, проклиная все на свете. Но для русских появление самолетов означает лишь перерыв в их работе. Грузчики в порту работают до тех пор, пока не начнутся пожары. Рабочие продолжают работать до тех пор, пока дым от бомбежки не становится настолько густым, что ничего уже не видно. Что это за люди! Любую работу, как бы опасна она ни была, они выполняют весело. Я никогда не наблюдал у русских подавленного настроения.

«Боже мой, что за народ эти русские?» — спрашивал я себя ежедневно. Они суровы, но и дружелюбны... Они абсолютно уверены в том, что выиграют войну... Солдаты, которых вы видите работающими на причалах,— это отпускники с фронта. Вместо отдыха они приходят работать в порт, чтобы бесперебойно снабжать фронт. Женщины, сильные, крупные и суровые, выполняют мужскую работу по одиннадцати часов в смену. Они живут впроголодь на черном хлебе и супе, но никогда не жалуются, только шлют проклятья в адрес немцев. Мне нравятся русские. Они знают, за что они борются...»

Дальше Пирсон вспоминает одну июньскую субботу, когда ожесточенный налет немецкой авиации застал его в порту:

«...В этот день я узнал, как быть доктором, гробовщиком и главным погребальщиком. Мне пришлось опознавать людей. Меня пригласили опознать шеф-повара. Когда я посмотрел на него и на кучу мертвых тел, сложенных в этом ужасном месте, я понял больше, чем когда-либо, что испытали эти люди. Повсюду лежали трупы, пол комнаты был залит кровью. У главного входа я увидел двух девушек с узлом, в нем были завернуты куски тела мертвого ребенка. Они посмотрели на меня так, как будто ожидали от меня чуда. Но я был бессилен...»

В год, когда мы праздновали двадцатилетие победы, из Мурманска я получил бандероль: местное издательство выпустило книгу Е. Д. Владыкиной «Дружинницы, подруги мои!». Книга рассказывает о мужестве и стойкости жителей города, о беззаветной храбрости северянок.

Хочу рассказать вам о самой Екатерине Даниловне. Однажды в Мурманске ко мне обратилась молодая энергичная женщина — карантинный инспектор мурманского порта. По-деловому, четко доложила она о проделанной работе, о выявленных ею непоряд-

цах, просила помочь устранить их. Это была моя первая встреча с коммунисткой Е. Д. Владыкиной. Потом мы многократно встречались с ней в управлении порта, на пароходах. Я знал, что карантинный контроль за поступавшими зерновыми продуктами находится в надежных руках и никому никакой поблажки не будет. Только благодаря Е. Д. Владыкиной были обнаружены в импортном зерне опасные насекомые-вредители. Е. Д. Владыкина была политруком женской дружины Красного Креста и с дружинницами дежурила на улицах во время налетов фашистской авиации. Отважные дружинницы, не дожидаясь, пока кончится бомбежка, выносили из-под обломков зданий и из горящих домов раненых, оказывали им первую медицинскую помощь.

Тревоги, бомбардировки и пожары продолжались весь июнь.

В начале этого месяца я находился в Архангельске — принимал караваны и решал проблемы арктической навигации. Как только поступило сообщение о массированных воздушных налетах гитлеровцев на Мурманск, я отправился туда. Когда поезд подошел к вокзалу, я не узнал города. От залива и железной дороги до самого центра простиралось выжженное пространство — пепелища домов, закопченные печные трубы. Наш штаб на Пушкинской улице уцелел, хотя в здание попала бомба. Инспектора штаба почернели от постоянных тревог и бессонных ночей.

Я кинулся в порт, и у меня отлегло от сердца. Окрестные дома были разрушены, но корабли стояли у причалов, и шла обычная работа — выгружались оружие, сырье. На причале меня встретил Погосов, голова его была перебинтована.

— Что с тобою, Сашок? — с тревогой спросил я.

За него ответил инспектор Виталий Андреев:

— Зажигалка упала возле ящиков с боеприпасами, и деревянная тара загорелась. Все опешили — вот-вот будет взрыв! Первым опомнился Погосов: он бросился к ящикам и стал гасить пламя. За ним кинулись и остальные. Пламя сбили, снаряды остались целы.

— И мы тоже,— добавил, улыбнувшись, Погосов.— Хоть и обгорели немного...

И показал на свою голову.

Надо было во что бы то ни стало немедленно ликвидировать последствия пожаров. Этим мы и занялись.

Коммунисты порта всегда были впереди и подавали пример работы по-фронтовому. Возглавлял партийную организацию начальник механизации порта Тимофей Борисович Гуженко.

Ныне, когда мы встречаемся с министром морского флота Т. Б. Гуженко, нам есть что вспомнить о прифронтовом Мурманске.

Не будет никакого преувеличения, если я скажу, что тогда работники порта и железной дороги были истинными героями. Когда фашисты бомбили первый район порта и начали гореть только что сгруженные с парохода танки, начальник района Михаил Кириллович Амелин первым бросился тушить загоревшиеся танки и увлек за собой остальных. Приведу еще один пример — не в укор союзникам, а во славу советского труженика.

В английский пароход попала бомба. Начался пожар, и команда в панике бросилась на причал. Ведь в трюмах лежали снаряды! Что стало бы с матросами, грузчиками, если бы корабль взорвался! Опасность угрожала и всему порту. Не раздумывая, первым бросился тушить пожар на английском пароходе коммунист Шимарев, за ним еще несколько грузчиков. Корабль и и груз были спасены, взрыва не произошло, угроза порту была устранена.

Командный пункт нашего штаба находился в порту в маленьком деревянном здании диспетчерской на причале. После утреннего объезда районов порта я заезжал сюда, вместе с портовиками и железнодорожниками проводил короткую летучку. Оперативно решались набежавшие за последние часы вопросы. Установилась особая атмосфера делового сотрудничества, все понимали друг друга с полуслова. Однажды я задержался на судоремонтном заводе и попросил своего адъютанта позвонить в порт, предупредить, что летучка будет попозднее. По пути в порт нас застала бомбежка. Пришлось отсиживаться в ближайшей канаве. Мы видели, как в городе и порту рвались бомбы и возникали пожары. Не дожидаясь отбоя, я кинулся в порт. Нашей диспетчерской больше не существовало: ее начисто смело фугаской, но, к счастью, никто не пострадал — все вовремя ушли в укрытие.

САМЫЙ ТРУДНЫЙ ГОД...

Из четырех военных лет самым трудным для нас в Арктике был 1942 год. Гитлеровцы сожгли половину Мурманска. Но город жил и работал во имя победы. Затем фашисты попытались сжечь деревянный Архангельск. В навигацию 1942 года враг действовал в Арктике очень активно, стремясь вывести из строя Северный морской путь. Мы прекрасно представляли себе, что военная обстановка на Севере летом 1942 года будет сложной, и готовились к этому. Опыт первой навигации в условиях войны многому научил нас.

Гидрологи предсказывали, что ледовая обстановка в морях Западной Арктики ожидается легче обычной, и это тоже насторажи-

вало, значит, военным кораблям противника будет проще проникать к нам. Опасения эти, к сожалению, оправдались.

Потерпев поражение под Москвой, полчища врагов упрямо рвались в глубь страны. Фашисты подошли к Волге, стояли в предгорьях Кавказа. Враги пытались обойти Москву с востока. Важнейшее место в расчетах гитлеровского командования занимал Сталинград. Сердца наши обливались кровью, когда мы читали или слушали по радио сводки Совинформбюро, советские воины, истекая кровью, бились с захватчиками один на один, а союзники все откладывали открытие второго фронта.

В тот период гитлеровцы активизировали и налеты авиации на морские порты и железнодорожные узлы, усилились нападения самолетов и подлодок на караваны судов в Северной Атлантике, Баренцевом и Белом морях, начали военные действия и в Карском море. Этим враги стремились поддержать с флангов свои основные войска, отвлечь от них возможно больше наших сил, перерезать артерии, питающие фронт боеприпасами, продовольствием, резервами. Составной частью общего плана военной кампании 1942 года, разработанного гитлеровцами, являлся вывод из строя Северного морского пути и срыв мореплавания по этой трассе. Между тем, к величайшему сожалению, не все верили тогда, что враг будет активно там действовать.

— Николай Герасимович,— просил я наркома Военно-Морского Флота адмирала Кузнецова,— отмените приказ о демонтаже батареи, оставьте пушки на Диксоне.

— Эти пушки нужнее на передней линии обороны, а у вас они год без пользы стоят.

Я понимал, что Кузнецов действует в интересах фронта, но согласиться с ним полностью не мог.

Штаб Северного флота прислал на Диксон отряд артиллеристов-монтажников, подогнал туда СКР «Дежнев» и баржи, и моряки начали готовить пушки к отгрузке...

В навигацию 1942 года, как справедливо замечают наши военные историки, «впервые в истории Советской Арктики создалась угроза нормальному функционированию Северного морского пути, более серьезная, чем арктические льды»*. Северному флоту предстояло обеспечивать военную безопасность мореплавания от Архангельска до пролива Вилькицкого. Протяженность этого пути — около трех тысяч километров. Самую большую опасность для нашего судоходства представляли подводные лодки противника, а к ней в 1942 году добавилась еще и минная угроза. Командование

* *Б. А. Вайнер.* Северный флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1964, стр. 173.

Северного флота обратило особое внимание на организацию противолодочной и противоминной обороны, но средств для этого явно не хватало. Как отмечает военный историк Б. А. Вайнер, «за кампанию 1942 года надводные корабли обнаружили 32 подводные лодки противника, наши лодки — 25, самолеты — 15, причем атакованы были 34 лодки, из них 7 потоплены. Но все же результаты были еще недостаточными и далеко не соответствовали масштабам подводной угрозы: береговыми пунктами радиоразведки в 1942 г. подводные лодки обнаруживались 684 раза»*. Большой недостаток ударных сил, пишет далее автор, огромный размер театра действий, сложность гидрометеорологических условий не позволяли эффективно бороться с вражескими подлодками. Не хватало сил и средств надежно защитить все районы внутренних морских сообщений. И естественно, что основным методом защиты судов стала система конвоирования. Но недоставало нам и полноценных боевых кораблей для службы конвоирования: «...основными эскортными силами являлись тральщики и сторожевые корабли типа «РТ» — тихоходные и слабо вооруженные суда. Из-за многочисленности транспортного флота в состав конвоев приходилось включать суда с различным водоизмещением, скоростью, маневренными качествами. Это очень осложняло охранение. Кроме того, большинство судов были тихоходными. И это истощало моторесурсы малых конвойных кораблей, понижало оборачиваемость транспортов и боевых кораблей» **.

Я подробнее остановился на этом вопросе и сослался на книгу военного историка, чтобы читатели могли яснее представить себе, в каких условиях проводили мы арктическую навигацию 1942 года и как тяжело пришлось морякам-североморцам, охранявшим трассу Северного морского пути, нести свою службу.

В 1942 году стали крепче связи полярников с моряками Северного флота. Во главе его стояли талантливые флотоводцы: командующий адмирал Арсений Григорьевич Головко и член Военного совета Александр Андреевич Николаев, начальник политуправления контр-адмирал Николай Антонович Торик. Представители штаба уполномоченного ГКО часто встречались с ними и в Мурманске и в Полярном, где находился тогда штаб фронта, и сообща решали часто возникающие сложные задачи. Головко посылал резервные части в мурманский порт для помощи в разгрузке судов прибывшего каравана или восстановлении разрушенных бомбами причалов, помогал нам усилить вооружение на судах ледокольного

---

* *Б. А. Вайнер*. Северный флот в Великой Отечественной войне, стр. 175.

** Там же, стр. 179.

флота, организовывать дозорную службу на подходах к Новой Земле и т. д. Я часто бывал в штабе флота и своими глазами видел, в каких тяжелых условиях жили и воевали моряки Северного флота, как трудно было охранять арктические коммуникации, протянувшиеся на тысячи и тысячи километров, где постоянно бушуют холодные штормы, метет пурга, пути судам преграждают льды.

Навигацию нам удалось в этом году начать в плановые сроки и благополучно вывести ледоколы и транспортные суда из Архангельска в Арктику. Особенно беспокоились мы за ледоколы, от них зависел успех плана перевозок. К тому же тем летом мы были обязаны провести Северным морским путем несколько военных кораблей с востока на запад. Без ледоколов мы бы не смогли этого сделать. Командующий Беломорской военной флотилией вице-адмирал Г. А. Степанов и начальник штаба БВФ капитан первого ранга Ф. В. Зозуля спланировали проводку ледоколов из Архангельска в Арктику, включив в конвой охранения свои главные боевые корабли. Все ледоколы благополучно дошли до Диксона, где поступили в распоряжение штаба морских операций Западного района Арктики. Да и сами наши ледоколы были вооружены и могли самостоятельно отбивать воздушные атаки и сражаться с надводными кораблями противника.

Первые дни навигации не доставили особых тревог. На трассе шла будничная работа, в портах грузились и разгружались корабли, а наши неутомимые работяги — ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Седов» — снабжали островные и береговые полярные станции продуктами. Это, в общем-то обычное, дело — совсем не простое и не легкое. У арктических островов нет ни портов, ни причалов, а подходить к ним часто приходилось по ориентирам, известным лишь капитанам, так как карты того времени были далеко не совершенны. Корабль становился на якорь как можно ближе к берегу. Объявлялся аврал на судне и на берегу. Штормы, туманы, прибой мешали выгрузке сотен тонн груза. От борта отходили нагруженные кунгасы, а люди на берегу, зачастую стоя по пояс в воде, принимали грузы и переносили их на берег. Так снабжались всем необходимым островные полярные станции.

Экипаж «Сибирякова» под командованием молодого капитана А. А. Качаравы — это был его первый самостоятельный арктический рейс — совершил удачное плавание в Карском море к островам Правды, Тыртов, Русский и Уединения. Задачи второго рейса были значительно труднее. Еще задолго до начала навигации мы с Минеевым запланировали открыть полярную станцию на самой северной оконечности архипелага Северная Земля — мысе Арктическом. Метеосводки с этого пункта были очень важны для составления прогнозов погоды в Арктике. И вот «Сибирякову»

предстояло забросить туда группу из трех полярников во главе с гидрологом А. Н. Золотовым, завезти сборный дом, радиостанцию, продукты питания и все необходимое.

В те дни я находился в Архангельске, откуда легче было держать оперативную связь с Арктикой. Мне помогал в этом Герой Советского Союза капитан К. С. Бадигин — он возглавлял в те дни штаб морских арктических операций при начальнике Главсевморпути.

Большую помощь оказывали нам в ту пору радисты Архангельского радиоцентра, ранее принадлежавшего Главсевморпути. Радисты попеременно несли круглосуточные вахты у своих аппаратов. Коллектив Архангельского радиоцентра был сформирован преимущественно из специалистов, имевших практический опыт работы в Арктике. Они были мобилизованы в армию и обслуживали военное командование: держали надежную связь с военными базами, боевыми кораблями и самолетами, летавшими в Заполярье.

По-фронтовому перестроили свою работу радиоцентры и радиостанции, расположенные на побережье и островах Северного Ледовитого океана от Новой Земли до Чукотки. В первый год войны все не занятые основными работами люди были вывезены на материк. Новой смены корабли не привезли. Оставшимся пришлось нести двойную-тройную нагрузку. Изменился не только объем, но и характер работы арктических радиоцентров и радиостанций, особенно в зоне деятельности неприятеля. Радисты круглосуточно слушали эфир и старались уловить незнакомые позывные или подозрительные передачи. Многие наши специалисты, в совершенстве владевшие техникой радиодела, могли быстро и безошибочно не только поймать работу чужой станции, но по характеру передачи и по «почерку» радиста определить мощность передатчика и примерное расстояние до него. Эти сведения, переданные военному командованию, были ценным материалом для нашей военной разведки и помогали ей лучше ориентироваться в тактической обстановке на том или ином участке Северного морского пути.

В годы Отечественной войны немалый вклад в дело победы внесли коллективы арктических радиоцентров Диксона и Амдермы во главе с В. П. Матюшкиным и Н. А. Пацевичем. Особенно прославился своей виртуозной работой молодой веселый радист с Диксона Саша Веремей, впоследствии он стал чемпионом Советского Союза среди радистов по скорости работы на ключе.

Враг впервые был обнаружен в Арктике лишь в конце июля 1942 года. Первый удар приняли на себя экипажи Ильи Мазурука и Матвея Козлова.

После долгих и утомительных полетов экипажи этих двух морских воздушных разведчиков полярной авиации отдыхали в палатке на юго-западном берегу Новой Земли, а две их «Каталины» покачивались на воде у берега. Всплыла вражеская подводная лодка, прямой наводкой стала расстреливать палатку и самолеты. Людям удалось спастись, но подводный пират уничтожил палатку и один гидросамолет. Затем эта же лодка напала на ближайшую полярную станцию в Малых Кармакулах, обстреляв дом полярников и склады. Был убит один полярник и четверо ранено. Следующей жертвой стал пароход «Крестьянин» — гитлеровцы потопили его 1 августа у берегов Новой Земли в районе Белушьей губы, а 17 августа фашисты совершили кровавое преступление у острова Матвеев близ входа в пролив Югорский Шар.

Два тихоходных невооруженных буксира «Норд» и «Комсомолец» тянули за собой по барже, в которых находились рыбаки, строительные рабочие, а также семьи полярников — женщины и дети. Неожиданно на расстоянии около полукилометра от пароходов показался перископ подводной лодки. Спустя несколько минут подводная лодка выпустила торпеды. Буксиры пошли ко дну. На баржах поднялась паника. Крики детей и женщин разносились далеко по морю. Несколько человек из команды, оставшихся в живых, тщетно пытались направить баржи к берегу.

И тогда совсем неподалеку от беспомощных барж, которые несло по воле течения, всплыла подводная лодка. Из люка на палубу поднялись офицер и матросы. Гитлеровец несколько минут разглядывал в бинокль баржи, хотя и невооруженным глазом было видно, что на баржах находятся женщины и дети, затем отдал приказание. Матросы припали к пулеметам. На баржи обрушился поток огня.

Уцелевшие пассажиры бросились в воду, пытаясь вплавь добраться до берега. Бандиты открыли огонь по людям, которые в холодной морской воде искали спасения от смерти.

Через несколько минут все было кончено. Баржи затонули. Лишь несколько человек, израненных, полуживых, добрались до берега, и от них мы узнали об очередном зверстве фашистов.

Через четыре дня две подводные лодки гитлеровцев обстреляли дозорный тральщик в районе той же Белушьей губы, но ретировались, встретив артиллерийский огонь советского корабля.

23 августа я получил новое донесение: в районе острова Белый на пути от Новой Земли к острову Диксон потоплен пароход «Куйбышев», а через день — радиограмма с полярной станции на мысе Желания: «Напало неприятельское судно, обстреляло, горим, горим, много огня...» Полярники не могли увидеть, какое это судно — надводный корабль или подлодка. Только позже мы узнали,

что это была подводная лодка «У-555», которая под прикрытием утреннего тумана всплыла и обстреляла из пушки жилой дом полярников, радиостанцию, склады. Неизвестно, чем бы закончился этот пиратский налет на важный пункт на стыке Баренцева и Карского морей, но по фашистскому пирату неожиданно ударила пушка, скрытно установленная год назад за баней, и неприятельское судно ушло. К счастью, жертв не было, радиоаппаратура уцелела, и полярная станция осталась в строю. Мы еще не знали в тот день, что обстрел станции на мысе Желания — лишь начало операции «Вундерланд». Об этой операции написано много книг и статей, так что я расскажу о ней кратко.

Не дать возможности нашим судам ходить по трассе Северного морского пути — эта задача поручалась военно-морскому флоту Германии, а сама операция получила название «Вундерланд» («Страна чудес»). Арктика, с ее коварной природой, непостоянной погодой, малоизученными законами движения льдов действительно была страной, полной загадок. Но ожидаемого чуда от своих действий фашисты не добились.

Операция «Вундерланд» преследовала цель действиями надводных и подводных судов разорвать трассу Северного морского пути в Карском море между устьем Енисея и проливом Вилькицкого.

Проведение операции было намечено на вторую половину августа. Именно в это время в Карском море должны были находиться советские суда: один караван формировался у Диксона для следования на восток, а второй караван транспортных кораблей с ценными грузами шел на запад из бухты Провидения. За ним следовали три миноносца, их перегоняли с Дальнего Востока в Кольский залив. Как полагается, при караванах находились линейные ледоколы и ледокольные пароходы. Фашисты рассчитывали уничтожить ледокольный флот Западного сектора Арктики, ведь ледоколы обеспечивали проводку транспортов зимой в Белом море.

Гитлеровское командование послало в Арктику тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» — один из трех «карманных» линкоров, построенных Германией в начале тридцатых годов в нарушение Версальского договора, запретившего Германии строить крупные боевые корабли. Но вооружение этих трех судов было значительно сильнее, чем на крейсерах такого же тоннажа.

В помощь рейдеру * были приданы три подводные лодки. Они должны были до выхода тяжелого крейсера в Карское море

* Рейдер — военный корабль, выполняющий самостоятельные боевые действия.

собрать разведывательные данные о движении наших судов и выяснить положение кромки дрейфующих льдов в Карском море. До начала операции «Адмирал Шеер» укрылся в одном из фьордов Северной Норвегии.

Выйдя из фьорда, крейсер взял курс на северо-восток. Убедившись, что он не пошел в район движения конвоев в Северной Атлантике, английские разведывательные самолеты прекратили его поиск.

Утром 24 августа ко мне пришел старший морской офицер военной миссии Великобритании в Архангельске капитан Монд. (Впоследствии, когда Монд должен был уезжать в Африку — туда бросала его военная судьба,— Советское правительство наградило этого бесстрашного и справедливого британского офицера орденом Красной Звезды.)

— По сведениям нашей разведки,— сказал Монд,— несколько дней назад фьорды Северной Норвегии тайно покинул германский тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». Наши самолеты потеряли его из виду, и мы не знаем, где он находится сейчас.

Я немедленно поставил в известность руководство Северного флота и отправил на остров Диксон А. И. Минееву телеграмму, в которой сообщал, что, возможно, на арктических коммуникациях появится вражеский рейдер, и требовал принять меры предосторожности. Штаб сразу же оповестил об этом все суда в море и береговые полярные станции.

Но рейдер уже находился в это время в Карском море.

18 августа «Адмирал Шеер» пришел в район мыса Желания, затем направился к западному побережью полуострова Таймыр. Он выбирал себе путь с помощью самолета, базировавшегося на борту. С этого же самолета 19 августа был обнаружен караван из девяти транспортных судов и двух ледоколов, вышедший с Диксона. Командир «Адмирала Шеера» приготовился нанести удар по каравану, но в это время, как часто случается в Арктике, пал густой туман и гитлеровцы потеряли из виду наши корабли. Не удалась и вторая атака на караван, так как между рейдером и советскими кораблями оказался сплошной тяжелый лед. Сам рейдер едва не оказался в ледовом плену и поспешно отошел в западную часть моря.

Фашистам до зарезу нужны были сведения о ледовой обстановке в Карском море, о местонахождении наших караванов. Эфир молчал, и фашисты решили захватить какое-нибудь советское судно. «Адмирал Шеер» отправился на юг, к архипелагу Норденшельда, где шла судоходная трасса от Диксона к проливу Вилькицкого, и здесь, недалеко от острова Белухи, встретил «Сибирякова».

25 августа в 11 часов 25 минут команда «Сибирякова» заметила вражеское судно в свободном от льда районе. Рейдер на всех парах пошел к советскому кораблю, стремясь отрезать ему путь к берегу.

Капитан Качарава дал команду повернуть и идти полным ходом под прикрытие островов Белухи и Продолговатого. Но старая машина «Сибирякова» — наибольшая скорость судна составляла всего 8,5 узла — не могла соревноваться с могучими дизелями тяжелого крейсера мощностью 54 тысячи лошадиных сил. Крейсер развивал скорость до 26 узлов...

Боевую мощь обоих кораблей нельзя даже и сравнивать. «Адмирал Шеер» был вооружен орудиями для боя с тяжелыми броненосцами и крепостной артиллерией, а сибиряковцы имели всего четыре пушки для защиты от надводных атак вражеских подлодок и от самолетов. Убедившись, что от врага не уйти, капитан решил принять бой и первым открыл огонь.

Гитлеровцы полагали, что, оценив мощь тяжелого крейсера, команда советского парохода спустит флаг и сдастся в плен. Враги просчитались — команда «Сибирякова» осталась до конца верна своей Родине.

Неравный бой продолжался недолго. В этом сражении наши моряки и полярники проявили необычайное мужество и чудеса храбрости. Они знали, что идут на верную смерть, но не дрогнули.

С каждой секундой шансы на спасение корабля уменьшались, и капитан тщетно искал выход из сложившегося положения. Потерявший скорость пароход был прекрасной мишенью для мощной артиллерии «Адмирала Шеера», и гитлеровцы в упор расстреливали беззащитное судно.

Команда и пассажиры принимали поистине героические меры, чтобы погасить пожар, сохранить плавучесть корабля и его ход. На верхнем мостике около капитана почти все были ранены или убиты. Вскоре упал и Качарава, тяжело раненный.

До гибели «Сибирякова» были считанные минуты, когда оставшиеся в живых 18 моряков, взяв своего лежавшего без сознания капитана, спустились в шлюпку. Они пытались уйти к берегу, но были схвачены подошедшим с рейдера катером. При этом гитлеровцы расстреливали из пулемета беззащитных людей, державшихся за обломки судна, а кочегара Матвеева застрелили в шлюпке. Сибиряковцы не спустили советского флага. Их корабль, растерзанный тяжелыми снарядами, ушел в морскую пучину с реющим флагом. Сто четыре человека были на борту «Сибирякова». 18 человек попали в плен, в том числе тяжело раненный А. А. Качарава. Остался в живых и миновал плена один кочегар Н. И. Вавилов. Фашистская пуля обошла его. Он долго плавал в студеной воде, потом заметил шлюпку и сумел добраться на ней до острова

Белухи, прожил на этом необитаемом клочке суши 34 дня. Вавилова увидел и снял с острова Иван Иванович Черевичный. От Вавилова мы узнали о трагедии в Карском море и страшной судьбе команды «Сибирякова».

Капитаны западного каравана, узнав от штаба Минеева о появлении врага, проявили должную бдительность, не стали мешкать, смело двинулись в льды и прорвались в море Лаптевых. О том, как это произошло, можно судить по выписке из судового журнала ледокола «Ленин» за 25 августа 1942 года.

Капитан Николай Иванович Хромцов, как всегда, лаконично записал: «25/VIII—42 г. На пути от о-ва Диксон в Тикси. Около 01 час. 00 мин. было получено от Штаба проводки сообщение о возможном появлении в Карском море немецкого линкора. В 13 час. 28 мин. приняли сообщение ледокольного парохода «Сибиряков» о том, что он видит неизвестный крейсер. В 13 час. 47 мин. «Сибиряков» сообщил, что крейсер его обстреливают. Дал сигнал SOS. В 13 час. 48,5 мин. работа радиостанции «Сибирякова» прекратилась. В 15 час. 00 мин. к каравану подошел пароход «Сакко». Учитывая возможность продвижения немецкого линкора на восток к проливу Вилькицкого, в 20 час. 20 мин. караван снялся и пошел в море Лаптевых. Состав каравана: ледокол «Красин», танкер «Азербайджан», танкер «Донбасс», пароходы «Комсомолец Арктики», «Щорс», «Сакко», ледокол «Ленин», танкер «Хопмаунд», пароходы «Чернышевский», «Двина», «Моссовет», «Элна-11»»...

Как узнал я потом, на перехват рейдера к мысу Желания была послана подводная лодка, но «Шеер» сумел избежать засады. Перед тем как уйти из вод Советской Арктики, «Шеер» попытался разгромить порт и радиоцентр на Диксоне. Но и это ему не удалось.

Операция «Вундерланд», можно считать, провалилась. Караван транспортов и ледоколов благополучно дошел до места назначения, порт на острове Диксон по-прежнему действовал, навигация по Северному морскому пути продолжалась.

Почему же все-таки немецко-фашистскому рейдеру удалось незамеченным проникнуть в Карское море, оставаться там несколько дней и так же благополучно выскользнуть из него?

Во-первых, военная разведка Северного флота, видимо, не оказалась на должной высоте, а во-вторых, Северный флот тогда не располагал достаточными силами для сражения с таким мощным военным кораблем.

Летом 1942 года в Арктике была успешно проведена экспедиция особого назначения под условным названием «ЭОН-18». Государственный Комитет Обороны СССР принял решение провести из Тихого океана в Кольский залив Северным морским путем

лидер «Баку» и три эскадренных миноносца для усиления Северного флота. Проводка была возложена на Главсевморпути. «ЭОН-18» осуществлялась секретно.

Мы тщательно разработали план операции. Начальником экспедиции был назначен опытный полярник, заместитель начальника морского управления ГУСМП А. В. Остальцев, а ледокольную проводку поручили М. П. Белоусову. Мы каждый день держали под контролем эту экспедицию и успокоились только 24 сентября, когда боевые корабли благополучно пришли на Диксон. Северный флот получил хорошее подкрепление, и полярные моряки сыграли в этом не последнюю роль.

Готовясь к зиме 1942/43 года, мы постарались учесть ошибки предыдущей зимней кампании. С нетерпением ожидали прибытия из США двух ледокольных судов: нашего «Красина» и канадского «Монткальма». Переход «Красина» прибавил новую яркую главу к биографии этого прославленного ледокола.

Ремонт был завершен только в конце февраля 1942 года. Корабль присоединился к конвою, шедшему в Англию. Этот переход каравана совершался при слабом военном эскорте, но бушевал шторм, и это была самая желанная погода для моряков. Стоянка в Глазго прошла не без пользы: капитану Маркову удалось договориться об установке двух трехдюймовых пушек, и огневая мощь ледокола усилилась. «Красин» покинул Глазго 4 апреля в составе конвоя, шедшего в Исландию. Ледокол был замыкающим, держал наготове 19 стволов пушек и пулеметов. До Рейкьявика дошли благополучно, если не считать встреч с плавающими минами. В Исландии простояли две недели, пока не был сформирован очередной, пятнадцатый конвой в составе 23 транспортов и двух ледоколов. Вторым ледоколом в конвое был «Монткальм». Последняя и самая опасная часть маршрута проходила в зоне активной деятельности надводных, подводных и воздушных сил противника. Уже вступил в свои права полярный день, погода была ясная, видимость хорошая. Вражеский воздушный разведчик в первый же день обнаружил караван. Все 10 дней перехода не переставали греметь орудия. Конвой беспрерывно атаковали фашистские подлодки и самолеты. Свободные от вахты моряки — члены экипажа ледокола — в минуты передышек ложились спать одетыми у орудий и пулеметов. По сигналу тревоги все номера орудийных и пулеметных расчетов сразу занимали боевые посты и открывали огонь по фашистским разбойникам.

В непрерывных и ожесточенных боях все моряки орденоносного «Красина» держались с беспримерной отвагой и мужеством. Капитан Михаил Гаврилович Марков и помполит Михаил Андрианович Дьяков весь переход не покидали мостика. На ледоколе

не было военной команды, корабельной артиллерией командовал старший машинист Петр Николаевич Ткаченко. Он пришел на ледокол по комсомольскому набору в 1936 году, вступил на судне в партию и пользовался в экипаже большим авторитетом. Ткаченко и сам вел огонь из крупнокалиберного пулемета. Раненный во время налета, Ткаченко не покинул своего поста.

Секретарь комсомольской организации ледокола электрик Сажинов был командиром орудийного расчета. Его орудие всегда стреляло метко и безотказно. Старший механик Павел Петрович Чукур, который тоже в свое время пришел на корабль по комсомольскому набору, во время самого интенсивного огня находился в машинном отделении и работал, подавая пример машинистам и кочегарам.

До самого Мурманска не прекращались бои. Ледокол благополучно миновал все опасности; шедшие впереди него два транспорта из Глазго — «Красин» следовал третьим — были торпедированы и затонули. Экипаж ледокола «Монткальм» также храбро сражался и сохранил свое судно.

Если бы кто знал, как мы обрадовались, увидев «Красина» в Мурманске! Мы радовались, что ледокол вернулся на Родину, гордились, что его экипаж в самые тяжелые и ответственные часы не терял присутствия духа. Капитан Михаил Гаврилович Марков принадлежал к числу тех полярных капитанов, что оставили заметный след в истории освоения Арктики. Это был очень скромный, я бы даже сказал, тихий человек, очень вежливый и деликатный, никогда не повышавший голоса, но никогда и не отступавший перед трудностями. Плавание штурманом с капитанами старшего поколения, прежде всего с Ворониным, Пономаревым, Николаевым, дало ему большой практический опыт судовождения в льдах Арктики, помноженный затем на собственный опыт командования большими ледоколами.

16 наиболее отличившихся в походе членов экипажа «Красина» были награждены боевыми орденами и медалями.

Ледокол «Красин» мы перегнали из Мурманска в Архангельск, точнее, в Северодвинск, где его довооружили, снабдили всем необходимым и к началу летней кампании направили в Карское море. Там он отлично работал всю навигацию. Осенью ледокол возвратился в Архангельск, и мы его включили в зимние ледовые операции. Ледоколы «Ленин» и «Сталин» получили надежного партнера, который, не уступая им в мощности, отличался лучшей маневренностью.

Раз я уже заговорил о «Красине», то хочется сказать несколько слов и о его судьбе. Этому ледоколу, построенному еще перед первой мировой войной, выпал счастливый жребий — исключительное

долголетие. В то время как его сверстники давно сошли с морских путей, он продолжал нести морскую службу. После войны судно модернизировали, перевели на жидкое топливо, и «Красин» долго водил транспортные суда через арктические льды. Но постепенно возраст давал себя знать, и до 1973 года «Красин» работал на Сахалине уже как исследовательское судно, как техническая база для морских геологов. Теперь имя «Красин» носит сверхмощный ледокол, построенный в 1975 году. Корабли идут на слом, по имена их остаются. Хотя тот, старый «Красин», конечно, надо было бы сохранить. Берегут же в Норвегии «Фрам», на котором Ф. Нансен совершил исторический дрейф в Северном Ледовитом океане.

Увидев ледокол «Монткальм», я испытал чувство горького разочарования. «Монткальм» оказался небольшим пароходом ледокольного типа, значительно уступавшим по мощности нашим — «Седову» и «Сибирякову». Был пароход крайне запущен, и команда его оставляла желать много лучшего. Отправили его канадцы с самыми скудными запасами, на рейс не хватило даже продуктов питания. Капитаном «Монткальма» оказался преподаватель университета. Скорее всего, им руководили самые лучшие побуждения — многие американцы рвались в бой с фашистами. Но к судовождению он не имел отношения.

«Монткальм» не мог оказать практической помощи в ледокольных операциях в Белом море. И мы его использовали в Арктике главным образом как транспортное судно. Его переименовали, назвали «Прончищевым» в честь известного полярного исследователя, а капитаном назначили опытного моряка Бориса Николаевича Макарова. Макаров выжимал из «Прончищева» все, что только могло дать это судно, совершил на нем немало транспортных рейсов.

На трансатлантических путях из Англии и Исландии караваны судов, шедшие в советские северные порты, подвергались ожесточенным атакам гитлеровских бомбардировщиков, торпедоносцев и субмарин. Караваны шли, забираясь далеко на север, придерживаясь кромки льда, где часты туманы, но это тоже был опасный путь, он проходил в зоне деятельности неприятельской авиации, базой для которой служили аэродромы северной Норвегии и Шпицбергена.

Через Северную Атлантику, Гренландское и Норвежское моря до острова Медвежий конвои шли под охраной кораблей военно-морского флота Великобритании. Кроме самого эскорта англичане отправляли в плавание специальные эскадры прикрытия, которые шли южнее, заслоняя транспортные суда от крупных надводных сил противника, стремившихся прорваться к конвою.

Фашистские военно-морские силы, действовавшие в Атлантике на путях движения конвоев, состояли из линкоров «Тирпиц» и

«Шарнхорст», тяжелых крейсеров «Шеер», «Лютцов» и «Хиппер», полутора десятков эскадренных миноносцев и около 20 подводных лодок. На северных аэродромах Норвегии базировалось приблизительно 200 самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков.

Для защиты конвоев от этих сил противника союзникам приходилось отряжать в состав эскорта и сил прикрытия мощные корабли: авианосцы, линкоры, тяжелые крейсеры, не говоря уже об эскадренных миноносцах, корветах, тральщиках, сторожевых судах.

Большие материальные и людские силы были приведены в действие при переходах конвоев, не стихали ожесточенные бои, и поистине огненными были те маршруты, которыми шли корабли. Многие конвои несли потери и к приходу в Кольский залив часто не досчитывали в своих колоннах по нескольку судов. Несли потери и корабли эскорта.

Мы остро переживали потерю каждого корабля в пути. Ведь на кораблях гибли люди. И фронт не получал того количества боевой техники, боеприпасов, автомашин, снаряжения, которое должен был получить. Особенно большой урон понес семнадцатый караван — один из самых больших конвоев, вышедший из Исландии в Мурманск 27 июня 1942 года в составе 37 транспортных судов. Об истории похода и гибели этого конвоя написано немало книг, в том числе умная книга англичанина Ирвинга *, она у нас издана в русском переводе.

В первых числах июля, когда караван PQ-17 бешено атаковали фашисты, многое для нас было еще неясным. Лишь после того, как рассказы очевидцев были дополнены официальными донесениями, перед нами во всей полноте раскрылась картина трагедии, разыгравшейся в водах Северной Атлантики...

Британское адмиралтейство приняло чудовищное решение — приказало своим военным кораблям эскорта и прикрытия покинуть транспортные суда и отдать их на растерзание гитлеровским подводным и воздушным пиратам. К нам пришло всего лишь 11 судов — все, что осталось от большого каравана. Из двадцати шести погибших кораблей 11 были покинуты экипажами при незначительных повреждениях судов, 7 из них, брошенных своими экипажами, были расстреляны своими же кораблями эскорта. Тем контрастней было поведение советских моряков — членов экипажей танкеров «Донбасс» и «Азербайджан». Они сражались с врагом до последнего, отбивая огнем зенитных пулеметов и пушек атаки пикирующих бомбардировщиков, маневрировали, уклоняясь от пущенных в них торпед. И тот и другой танкер были повреждены торпедами врага. К ним подошел английский военный тральщик,

* *Д. Ирвинг.* Разгром PQ-17. М., Воениздат, 1971.

чтобы снять экипаж, советские моряки отвергли предложение английского офицера и продолжали энергично бороться за жизнь своих кораблей. Тогда оба танкера были оставлены на произвол судьбы. Раненые корабли шли к советским берегам самостоятельно. Экипаж «Донбасса» привел свой поврежденный танкер в Северодвинск. Кроме того, «Донбасс» подобрал в море 51 моряка с потопленного американского парохода «Даниэль Морган». Американцы были восхищены героическим поведением экипажа «Донбасса», сохранившим плавучесть танкера, и стали активными помощниками советских моряков — одни занялись ремонтными работами, другие стали у пулеметов и орудий.

В танкер «Азербайджан» угодила торпеда, но экипаж, устранив повреждение, благополучно довел судно до Новой Земли, отбивая по пути непрерывные атаки вражеских самолетов. Из Русской Гавани его привели в Северодвинск на буксире под охраной кораблей БВФ.

Я поехал в Северодвинск. «Донбасс» уже ремонтировался вовсю, а «Азербайджан» стоял у причала. Содержимое танкера было слито, и опустевший огромный корпус корабля внушительно возвышался над кромкой причала. В корпусе зияла дыра, настолько большая, что через нее мог бы свободно проехать грузовой автомобиль.

— Как же вы не взлетели на воздух? — удивился я.

— Нам повезло, здесь находилось растительное масло,— ответил капитан.— Если бы вы могли видеть, какой фонтан из подсолнечного масла взметнулся к небу. Все, кто находился на палубе, с ног до головы были покрыты толстым слоем этого масла.

Я крепко пожал руки мужественным советским патриотам — капитанам Владимиру Николаевичу Изотову и Михаилу Павловичу Павлову — и от всей души поблагодарил их и экипажи за подвиг *.

Поиски моряков с погибших кораблей конвоя PQ-17 продолжались весь июль. На обширнейшей экватории Баренцева моря от Шпицбергена и острова Медвежий до Новой Земли на шлюпках и плотах плавали люди и ждали спасения. На их поиски были брошены тральщики и вспомогательные суда Северного флота и гидросамолеты. Мазурук поднял в воздух самолеты полярной авиации, находившиеся в Западном районе Арктики. Одним из первых вылетел на поиски он сам.

В Архангельск стали поступать пострадавшие при катастрофе конвоя PQ-17 разысканные в море матросы, исхудавшие, измучен-

---

* Впоследствии капитаны В. Н. Изотов и М. П. Павлов были награждены орденом Британской империи «За боевые заслуги».

ные, больные. Городской комитет обороны, возглавляемый первым секретарем ГК ВКП(б) Костровым, сделал все для того, чтобы поскорее поставить иностранных моряков на ноги. В больницах мест не хватило, и временные госпитали были развернуты в школах, студенческие общежития были превращены в гостиницы. Жители Архангельска окружили спасенных моряков заботой и вниманием. Но прибывали новые партии спасенных. И Костров обратился за помощью ко мне. Я связался с Москвой и получил разрешение выделить городу для помощи иностранным морякам постельные принадлежности, одежду, обувь, медикаменты и продовольствие из находившихся в порту грузов. Штаб военного округа направил для столовых полевые кухни с обслуживающим персоналом. Вместе с Будановым и Костровым я объехал больницы, госпитали, столовые и убедился: моряки получили необходимую помощь. С чувством большой благодарности и признательности гостеприимным жителям Архангельска покидали английские и американские моряки город. Думаю, что те из них, кого спасли и обогрели в лихой час советские люди, и сегодня не забыли радушие и дружеское участие нашего народа.

Буржуазные историки стараются найти оправдание роковому приказу, данному главным лордом адмиралтейства Великобритании адмиралом Паундом командующему эскортом, предоставить транспортным кораблям «право самостоятельного плавания». Но факты — упрямая вещь, история осудила жестокий акт. Уинстон Черчилль в своем послании главе Советского правительства пытался использовать неудачу конвоя PQ-17 в качестве аргумента для прекращения движения караванов в порты Севера из Англии и Исландии. Председатель ГКО ответил: «Приказ Английского адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери. Во всяком случае, я никак не мог предположить, что Правительство Великобритании откажет нам в подвозе военных материалов именно теперь, когда Советский Союз особенно нуждается в подвозе военных материалов в момент серьезного напряжения на советско-германском фронте» *.

* «Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». Изд. 2-е. М., Политиздат, 1976, стр. 69.

Союзники, однако, прекратили в ту навигацию отправку конвоев в порты Севера. С наступлением осени через океан было совершено лишь несколько одиночных плаваний судов — каждое шло на свой страх и риск. Большинство судов добрались благополучно, но не обходилось, конечно, без потерь.

Итак, через Атлантику шли, прижимаясь как можно ближе к кромке льда, одиночные пароходы, а конвоев все не было.

Подходила к концу навигация в Арктике, и предстояло вывести ледоколы и транспортный флот в Архангельск. Здесь командование рейсами переходило полностью к штабу БВФ, который формировал конвои и осуществлял охрану движения наших судов от Диксона до пролива Югорский Шар. Там конвои переформировывались, боевое охранение усиливалось, и далее конвои преодолевали самый опасный участок маршрута — шли по Баренцеву морю в Белое. Зима наступила рано, и море быстро покрылось молодым льдом. Подводные лодки противника не рисковали заходить даже в слабый лед, но зато успели набросать на пути кораблей много мин.

После длительного перерыва союзники отправили очередной, восемнадцатый конвой только в сентябре. И только в самом конце года, в декабре, под покровом полярной ночи, когда затруднены действия авиации и подводного флота, возобновилось регулярное движение караванов через зимний бушующий океан.

ДАЛЕКО НА ВОСТОКЕ

Приближалась весна 1943 года. Хотя вражеские самолеты продолжали бомбить Мурманск и порт, работа шла ритмично. Реконструкция порта была завершена, да и сказывался опыт действий в военных условиях.

В те дни меня очень беспокоили проблемы Главсевморпути, особенно Восточного района Арктики. Западный находился под боком, с ним была хорошая связь; в штабе морских операций и в арктических портах трудились опытные и решительные руководители, на них смело можно было положиться. Восточный же район находился далеко, и из-за этого многое представлялось неясным. А между тем этот район приобретал важное значение: предполагалось значительное усиление грузопотока с востока на запад через Северный морской путь. Совсем близко там была Япония, пока еще нейтральная по отношению к Советскому Союзу, но все же член Тройственного агрессивного пакта. Не составляло секрета, что японская разведка работала на гитлеровцев и доносила им о движении нашего флота.

Весной я отправился в Москву. Требовалось «протолкнуть» кое-какие срочные дела, а главное — окончательно обсудить и утвердить план третьей военной арктической навигации, расставить руководящие кадры Главсевморпути на этот период.

— Кого вы назначите руководителем операций на Востоке? — спросил меня А. И. Микоян.

— Считаю, что лучше всего поехать туда мне самому.

Анастас Иванович кивнул:

— Одобряю. Но сам утвердить поездку не могу. Надо получить разрешение...

В один из майских дней я по поручению Московского комитета партии отправился в воинскую часть, чтобы выступить на митинге перед бойцами, отправлявшимися на фронт. Лишь поздно вечером я вернулся в Москву и заехал на улицу Разина в Главсевморпути. Дежурный по управлению сказал:

— Иван Дмитриевич, вас просил позвонить товарищ Микоян. В любое время...

Анастас Иванович был на работе.

— Ваше предложение рассмотрено: вам разрешено ехать в Арктику для руководства на месте арктической навигацией. И еще могу вас поздравить,— продолжал Микоян.— Решением Совета Министров СССР вам присвоено военное звание контр-адмирала.

— Служу Советскому Союзу,— ответил я.

Я стал готовиться к поездке на Дальний Восток. Первым делом был сформирован боевой и работоспособный штаб. Кандидатура начальника штаба Льва Владимировича Розанова не вызывала сомнений: вот уже несколько лет подряд он с полным успехом выполнял эту обязанность каждую навигацию и был одним из лучших знатоков Восточной Арктики.

27 мая 1943 года выехали во Владивосток. В те военные годы курьерские поезда ходили медленно, добирались мы до цели двенадцать дней. Во время стоянки поезда в Красноярске и Иркутске я встретился с работниками Главсевморпути. Часть аппарата Главсевморпути и Арктический институт находились тогда в Красноярске, и на вокзале нас встречали директор института В. Х. Буйницкий (он был одновременно и уполномоченным руководства ГУСМП в Красноярске), И. П. Мазурук, начальник Арктикснаба Р. М. Сагеталян. Здесь же увидел я В. Б. Витоженца, В. П. Попова и С. А. Шапошникова. Пользуясь вынужденным перерывом в приеме караванов судов и, следовательно, затишьем в портах Севера, часть инспекторов была командирована в разные арктические пункты, чтобы помочь местным руководителям во время навигации. Значительное количество грузов шло в Арктику по Енисею

от Красноярска до Дудинки, Игарки и Диксона, инспектора штаба должны были как можно быстрее и организованнее вывезти грузы в Арктику.

С Мазуруком мы крепко обнялись.

— Ну, как, Илья, действует твоя воздушная трасса?

— Все в порядке, новая линия открыта!

Наше правительство договорилось с Рузвельтом, что часть американских самолетов, поставляемых Советскому Союзу по ленд-лизу, будет перегоняться воздушным путем. Американские летчики вели самолеты до Чукотки и сажали их на аэродромы в заливе Креста. А там машины принимали советские пилоты. Организацию линии возглавил Шевелев.

Перегонкой машин над территорией Сибири до Красноярска руководил Мазурук, и новую авиалинию, протянувшуюся с северо-востока на юго-запад от залива Креста до Красноярска, летчики называли «линией Мазурука». Наладить четкую работу на всей этой трассе было в условиях того времени совсем непросто. И тут в полной мере проявился организаторский талант Мазурука. В труднодоступных районах вечной мерзлоты, в тундре и горах были созданы аэродромы со всеми необходимыми службами, запасом горючего, смазочных материалов и т. д. В Перегоночную авиадивизию входило пять военных авиаполков и один транспортный — все летчики высокой квалификации и такой же отваги. Был принят эстафетный метод перелетов, то есть каждый из пяти полков работал только на своем участке трассы, изучив его досконально. Как вспоминает И. П. Мазурук, много раз летавший по всей трассе, самым трудным был участок от Сеймчана до Якутска (1200 километров). Здесь самолеты шли над Черским и Верхоянским хребтами, в районе полюса холода.

Полярные летчики (до войны многие из них работали в Главсевморпути) были отмечены боевыми наградами, а сама дивизия получила орден Красного Знамени.

Поздним вечером 8 июня прибыли мы во Владивосток. Поразил он нас прежде всего своими огнями. Мы привыкли к затемненным улицам Архангельска, Мурманска и Москвы, а здесь, за тысячи километров от фронта, никакой светомаскировки, совсем как в мирные дни. Но это было лишь первое впечатление. Очень скоро мы убедились: город, как и вся страна, жил интересами обороны Родины, работал по законам военного времени.

Во Владивостоке я пробыл всего три дня. Погода стояла теплая, солнечная, ясная. Океан отливал синевой, сопки ласкали глаза свежей зеленью. Я впервые, на 49-м году жизни, попал на Дальний Восток и очень жалел, что не было времени поближе с ним познакомиться. До поздней ночи засиживались мы в пароход-

стве, в Арктикснабе, проверяя готовность кораблей к рейсам, степень подготовки грузов для Арктики. Здесь я убедился в высоких деловых качествах и эрудиции начальника пароходства В. А. Федосеева. Опытным был и начальник отделения Арктикснаба Б. В. Вайнбаум.

Теплой была встреча с первым секретарем Приморского крайкома партии Николаем Михайловичем Пеговым. Я сердечно поблагодарил его за постоянную помощь организациям Главсевморпути.

— Не надо благодарностей, Иван Дмитриевич,— ответил Пегов.— Владивосток — ворота в Арктику, и мы обязаны держать под контролем работу всех полярных организаций. Освоение Арктики считаем и нашим кровным делом...

На Николае Михайловиче лежала ответственность за все грузы, получаемые по ленд-лизу во Владивостоке. И надо сказать, что с этой работой он справлялся отлично: эшелоны на востоке не задерживались.

Из Владивостока мы уходили на борту нового транспортного судна «Декабрист». «Декабристом» командовал капитан-дальневосточник Владимир Васильевич Анистратенко. Он принял это судно совсем недавно в США, заполнил его грузами для Арктики и привел домой. Во Владивостоке судно быстро переоборудовали в грузопассажирское: в твиндеках * настелили нары на 120 человек и взяли на борт полярников с семьями и военных. Это была вынужденная мера, так как пассажирских судов было мало. В то время из Владивостока в бухту Провидения ходил всего один пассажирский пароход — «Анадырь». Поэтому многих пассажиров приходилось возить в твиндеках, а иной раз и на палубе грузовых судов.

Анистратенко провел меня по всему кораблю, и я ознакомился с его конструкцией, навигационным оснащением, машиной, служебными и жилыми помещениями.

«Декабрист» принадлежал к новому типу грузовых судов. В первые годы войны, когда резко выросла потребность в морских перевозках военных и гражданских грузов, когда транспортный флот нес большие потери, американцы со свойственной им деловитостью организовали на своих верфях поточное производство однотипных судов — «Либерти», упростив максимально их конструкцию и удешевив стоимость производства. Ранее мы имели дело только с клепаными корпусами судов. Американские судостроители сняли совсем эту самую трудоемкую работу и впервые стали строить корпуса из готовых стандартных стальных листов

* Твиндек — межпалубное пространство.

с применением электросварки. Прочность судов заметно снизилась, но судостроители рассчитали, что стоимость кораблей окупится через несколько рейсов, а после войны их можно будет спокойно списать. Судно «Либерти» было огромной металлической сварной коробкой длиною 146 метров с пятью трюмами, в которые вмещалось до 11 тысяч тонн грузов. Машина не обладала большой мощностью — всего 2000 лошадиных сил, но, благодаря удачным обводам корпуса, она давала скорость судну с грузом 12 узлов — по тем временам это был хороший ход. В помещениях никаких излишеств, я бы сказал, отсутствие комфорта, одно железо.

Первую остановку в пути мы сделали у поселка Октябрьский на Сахалине, где находились угольные копи. Здесь мы должны были взять несколько сот тонн угля для Арктики.

Погода благоприятствовала нам — не штормило, не качало. Тихий океан действительно оказался тихим, и мы шли на север вдоль берегов Камчатки, любуясь ее живописными берегами и вулканами, покрытыми снежными шапками. Только близ Петропавловска предостерегающе дымились Авачинская и Ключевская сопки. Хотя стояло лето, с каждым днем пути становилось все холоднее. Увидев берега Чукотки, мы почувствовали себя дома: здесь начиналось хозяйство Главсевморпути.

Первый заход мы сделали в бухту Угольную, расположенную на южном берегу Анадырского залива. Здесь находилась угольная шахта ГУСМП. Была она маломощной, уголь был среднего качества, добывать его приходилось с большим трудом, в тяжелых климатических условиях. Конечно, этот уголь не мог удовлетворить потребностей Восточной Арктики, капитаны пароходов не особенно охотно его брали из-за высокой зольности. Но другого выхода не было, и месторождение это нас выручало.

Нелегко жилось здесь шахтерам. Шахта нуждалась в людях, механизмах, промышленных и продовольственных товарах. В скором времени шахта получила все необходимое, но прежде наш штаб подключил к работе многие местные и не только местные организации. На собрании шахтеров начальник политотдела старый коммунист Николай Денисович Щетинин от имени коллектива дал обещание устранить неполадки и перевыполнить план добычи угля. Но неурядицы были не только на шахте. Плохо обстояли дела с погрузкой угля на пароходы: уголь доставлялся к ним на баржах и кунгасах, все зависело от погоды, суда порой простаивали на рейде недопустимо долго. Надо было решать и эту проблему. В общем покидал я бухту Угольную в прескверном настроении.

Но оно сразу улучшилось, когда через день, 28 июня, «Декабрист» отдал якорь в бухте Провидения. Там покачивался на сла-

бой зыби ледокол «Сталин», стояло на якорях несколько транспортных судов. Наш штаб перебазировался на ледокол, в тот же день мы принялись за работу. Уточнялась дислокация судов, проверялись списки грузов, готовность порта Провидения к обработке потока кораблей. На стол легли первые синоптические карты и карты ледовой разведки. Я собрал капитанов транспортов и обсудил вместе с ними и капитаном флагмана В. И. Ворониным план предстоящих действий. Пока особых оснований для беспокойства не было. Капитаны уже водили суда в Арктике, знали ее характер, отчетливо представляли себе и грузовые операции, и специфику условий работы в каждом порту. На подходе был второй линейный ледокол, и мы были уверены, что сумеем провести караваны через ледовые преграды.

Воспользовавшись нашей стоянкой в бухте Провидения, я проверил работу расположенных здесь организаций ГУСМП. Прежде всего порта. Как базовый порт он играл весьма важную роль на Востоке, откуда начиналась трасса Северного морского пути.

Истинное удовольствие получил я от посещения гидрографической базы, расположенной на противоположном берегу бухты. Начальник гидробазы Леонид Иванович Сеньковский держал свое хозяйство в образцовом порядке. Его участок трассы Северного морского пути был уже обследован, а навигационное оснащение приведено в действие. Хорошее впечатление оставил и радиоцентр, расположенный рядом с гидробазой. Там собрались замечательные радисты во главе с Михаилом Владимировичем Поповым.

Один за другим уходили пароходы из бухты Провидения, брали курс к Берингову проливу.

Встреча с кораблями была назначена в Чукотском море у кромки льда. Прошел день-другой, штаб втянулся в ритм круглосуточной оперативной работы. Мы получали много сводок о движении судов, о грузовых операциях, метеосводки, сведения о кромке льда, мощности и движении льдов. Как справлялась с этим потоком радиостанция ледокола, приходилось только удивляться. Ее начальник Иван Павлович Григорьев был всегда спокоен. Его умение сверхоперативно вылавливать из эфира шедшие к нам со всей Арктики радиограммы было феноменальным.

Команда на ледоколе подобралась отличная. Капитана В. И. Воронина знали и уважали по всей Арктике. Медлительный на берегу, на корабле Владимир Иванович становился совсем другим человеком: подвижным, беспокойным и даже вспыльчивым. В наших отношениях с ним долгое время чувствовался холодок. Частенько коса находила на камень.

Но что бы там ни было, Владимир Иванович был опытнейшим полярным капитаном, и я не имел к нему никаких претензий.

В рейсе, особенно когда шли в льдах, Воронин сутками не спускался с мостика. Отдыхал он обычно в штурманской, на узком диванчике: час-другой поспит и опять на ногах. Буфетчица Марфа следила, чтобы у капитана на мостике всегда был горячий и крепкий кофе.

Правой рукой Воронина был его старший помощник Константин Константинович Бызов. Был Константин Константинович полной противоположностью своему капитану: высок, могуч, невозмутим. Я хорошо знал его еще по ледокольным операциям 1941 года в Белом море, когда Бызов проходил полярную школу у капитана П. А. Пономарева.

Как-то, когда мы вдвоем стояли на верхнем мостике, Воронин сказал:

— Бызову пора судно давать. Хорошим капитаном будет.

— А вам не жаль его отпускать?

— Конечно, жаль, но больше пользы принесет он на самостоятельной работе. Да и рвется он к ней, чувствую. Ручаюсь за Бызова. Посмотрите-ка, сколько моих бывших помощников теперь ледоколами командуют: Марков, Хлебников, Ветров, Макаров... Разве плохие капитаны?

В навигацию 1943 года мне удалось побывать во многих арктических пунктах, от бухты Провидения до бухты Нордвик у побережья Таймырского полуострова, ознакомиться с работой морских и авиационных портов, полярных станций, арктических предприятий, а главное — встретиться со множеством полярников — от руководителей крупных объектов до плотников и промысловиков, узнать, как и чем люди живут, в чем нуждаются. Прежде всего наш штаб, естественно, интересовало, что нужно сделать, чтобы работа шла быстрее и люди жили лучше.

Июль — начало навигации на востоке Арктики, первые проводки караванов судов через льды. И первые неприятности. Но тут пришла радиограмма, говорившая уже не о досадной неприятности, а о бедствии. Грузовой пароход типа «Либерти» «Войков» сел на камни поблизости от бухты Провидения. На судне находилось более 10 тысяч тонн грузов! Медлить было нельзя. К счастью, мы находились недалеко — в Чукотском море, а рядом с нами оказался пароход «Революционер», уже свободный от груза. Я перешел на борт «Революционера» и отдал приказ капитану Ф. И. Панфилову полным ходом идти к Берингову проливу.

Подойдя к «Войкову», мы увидели: при входе в небольшую бухту крепко сидела на камнях огромная коробка парохода, волны били о беззащитный корабль. Капитан И. А. Ман был в удрученном состоянии.

Оказалось, капитан И. А. Ман вел корабль в порт Провидения, но в густом тумане ошибся — радиолокаторов на судах тогда еще не было,— и с ходу судно село на камни. В средней части корабля пробежала предательская трещина, и если промедлить со спасательными работами, то «Войков» может переломиться, тем более что синоптики предсказывали ухудшение погоды.

Надо было спешить, спасти положение могли только быстрота действий и люди, много людей.

— Ну, капитан,— сказал я Ману,— теперь твоя судьба в твоих собственных руках. Покажи, на что ты способен.

Ман молниеносно собрал команду и судовые средства, а я предложил поставить к обоим бортам по порожнему судну (одним был «Революционер», второй — «Аркос» — подошел из бухты Провидения) и пришвартовать их к «Войкову». Людей было маловато, и я решился на крайнюю меру: поднял на ноги весь поселок, снял с работ всех, кто трудился в порту. Работа закипела. Корабельные краны быстро переносили грузы из трюмов «Войкова» на пришвартованные суда. Десять тысяч тонн были переброшены за считанные часы. «Войков» поднялся высоко над водой. Чтобы корабль не разорвало по трещине, его носовую и кормовую части соединили стальными канатами, переброшенными через мачту. Наступил самый ответственный момент. Был подан сигнал. Буксир дал передний ход, стальные тросы натянулись, как струны. «Войков» сделал рывок, вздрогнул всем корпусом и... плавно пошел вперед. Раздалось оглушительное «ура». Корабль и грузы были спасены. Репутация И. А. Мана — тоже.

Обратно я отправился на попутном судне. Тут же мы стали готовиться к новой операции.

Есть на побережье Чукотки Колючинская губа. Перед входом в нее лежит скалистый островок Колючин. Район этот часто преподносил неприятные сюрпризы капитанам проходивших мимо кораблей. К северу от острова Колючин в 1934 году погиб «Челюскин». Кто лучше В. И. Воронина мог знать о тех бедствиях, что обрушило на челюскинцев коварное Чукотское море?

Было решено построить на острове Колючин полярную станцию, для чего еще в порту Провидения на ледокол был доставлен сборный дом, множество необходимого оборудования и имущества. 27 июля Воронин подвел ледокол на безопасное расстояние к острову и объявил аврал. На судне оставались только вахты, все остальные моряки и работники штаба превратились в грузчиков и строителей. Выгрузкой и перевозкой грузов руководил В. И. Воронин, а я руководил строительными работами, которые велись на берегу. Берег был высок и крут, мучений доставил нам изрядно.

И все-таки вскоре на острове была груда бревен, досок, кирпича, ящиков с оборудованием и запасом продовольствия. А через три дня в нескольких метрах от скалистого берега, густо усеянного птичьими гнездами, уже высились мачты метеостанции и стоял небольшой домик. Наш коллектив уменьшился на трех человек, оставшихся работать на Колючине.

В те далекие уже времена я, пожалуй, ничему не удивлялся. А сейчас, вспоминая этот наш поход, удивляюсь. Был сорок третий год, страна напрягала все силы, сражаясь с фашистами. Шла крупнейшая в истории человеческих войн битва на Орловско-Курской дуге. И вот в эту-то пору мы продолжали осваивать Арктику!

Основательно пришлось нам поработать в проливе Лонга, разделяющем материк и остров Врангеля. У мыса Шмидта сделали короткую остановку, осмотрели обсерваторию, аэропорт, факторию, поселок. Здесь располагался один из самых знаменитых в то время арктических радиоцентров, через который мы держали уверенную связь с судами в море, с портами и прямую — с Диксоном и Москвой. Здесь жила и работала большая группа полярников — работала дружно, слаженно.

Серьезный экзамен Арктика устроила нашему ледоколу на подходах к Чаунской губе у острова Айон. В этом районе почти всегда держится тяжелый лед, у кромки которого наш ледокол терпеливо ожидали несколько пароходов.

По требованию штаба летчик И. С. Котов поднял свой самолет с мыса Шмидта, провел ледовую разведку и сбросил на палубу ледокола вымпел с привязанной к нему картой. В. И. Воронин, Л. В. Розанов и гидролог Н. А. Волков тщательно изучили карту, и Воронин стал проводить суда через разводья и массивы более слабого льда.

Большинство транспортов этого каравана шло в Певек. Здесь нам пришлось немного задержаться. Певек сейчас крупный индустриальный центр Чукотского национального округа. А тогда город только начинался, но рос бурно и уже был самым значительным пунктом на этом побережье. В порт Певек Северным морским путем шло много грузов — строительные материалы, заводское оборудование, продовольствие, одежда, а отсюда корабли увозили в своих трюмах концентрат руды. Центром промышленности был здесь Чаунский горный комбинат.

Певек занимает выгодное географическое положение в середине Восточной Арктики, а экономические перспективы этого района были самыми благоприятными. К тому же тут действовал достаточно мощный радиоцентр.

— Довольно штабу по кораблям мотаться,— сказал я Льву Владимировичу Розанову.— Надо, как и в Западном секторе, сидеть на берегу. Опыт работы Западного штаба на Диксоне оправдал себя. В следующую навигацию будете работать в Певеке.

Розанов согласился. Так и было в 1944 году.

В Певеке штаб перешел на грузовой пароход «Тунгус». Капитан «Тунгуса» Владимир Сергеевич Мордвинов оказался гостеприимным хозяином. Это был молодой, жизнерадостный моряк, однако же строгий начальник, державший на судне образцовую дисциплину. Мордвинов потом командовал другими большими судами, его оперативность и беззаветную преданность морю очень ценили в Арктике. В числе лучших судоводителей его выдвинули после войны в капитаны-наставники, и сегодня многие опытные моряки с уважением называют Мордвинова своим учителем.

На «Тунгусе» мы зашли в порт Амбарчик, расположенный в устье Колымы. Через Амбарчик проходило много грузов на предприятия и золотые прииски «Дальстроя». Условия работы в порту были исключительно сложными: рейдовая погрузка и выгрузка, полная зависимость от арктической стихии. Здесь грузы с морских судов грузились в лихтера и баржи, их затем тянули вверх по реке буксирные пароходы. Кстати сказать, в таких же сложных условиях проводилась разгрузка судов в устьях других сибирских рек — Яны, Индигирки, Оленёка.

«Тунгус» держал путь в Тикси, самый крупный морской порт нашей Арктики. Порт Тикси и тогда уже был столицей Северного морского пути. Благоустроенный поселок из двух- и трехэтажных домов, дом культуры, редакция газеты, электростанция, механические мастерские, школа, ясли, детские сады, радиоцентр, полярная обсерватория, угольная шахта, аэропорт. Вся бухта была заполнена морскими, речными и рыболовными судами: навигация в разгаре. Буксиры подводили по Лене караваны барж, с них выгружали минеральное сырье, лес, пушнину, а нагружали товарами с морских судов.

Оживленно летом в Тикси, население увеличивается в несколько раз за счет сезонных рабочих и приезжих. В Тикси я встретил начальника морского управления и члена коллегии ГУСМП М. К. Петрова. Он координировал деятельность различных организаций во время навигации.

Речными операциями руководил тогда в Тикси Г. И. Граник, заместитель начальника речного управления ГУСМП. Несмотря на свою молодость — ему тогда было 30 лет,— Граник хорошо знал специфику работы речного транспорта в Заполярье.

Стоял полярный день, и работа в порту велась круглосуточно.

Пока «Тунгус» разгружался, я решил отправиться на запад, в Нордвик и Кожевниково, перешел на СКР-18, бывший ледорез «Литке». Капитан судна А. И. Ветров также надел военную форму с погонами капитан-лейтенанта. Корабль имел хорошее артиллерийское вооружение, на борту его была строгая военная дисциплина.

Нордвик занимал в ГУСМП особое место.

В Нордвике действовал соляной рудник. Соль добывали довольно примитивным способом, но этот рудник был очень нужен как единственное месторождение соли в Арктике.

Соль из Нордвика везли даже на Камчатку, где рыбаки всегда в ней нуждались.

Особенно запомнился мне в эту поездку остров Врангеля. Он занимает важное стратегическое положение на крайнем северо-востоке нашей страны.

Только в 1924 году на острове был поднят советский флаг. К 1943 году советские люди уже обжили остров Врангеля: было несколько эскимосских поселков, действовали полярная станция, фактория, школа, больница.

Высаживались мы на южном берегу острова на песчаную косу у «столицы» острова — поселка Ушаковский, состоявшего из нескольких деревянных домиков и эскимосских яранг. Первым нас шумно приветствовал высокий, широкоплечий, белокурый человек, одетый в кожаный летный комбинезон. Это был один из полярных воздушных асов Леонард Густавович Крузе.

— Идите, посмотрите на мою новую машину,— позвал он.

Тут же на песчаной косе стоял двухмоторный моноплан.

— Полюбуйтесь,— продолжал Крузе,— только что получил. Надежная машина...

Я знал, что в этом году самолетный парк полярной авиации пополнился новыми машинами, и теперь мы увидели одну из них.

На острове Врангеля полярники жили для военного времени хорошо — было вдоволь мяса и рыбы, охота там была отличной. Из-за войны они поневоле работали на острове дольше, чем собирались, но каждый понимал: не время просить себе замену. Возглавлял полярную станцию Жимоленков, умный и прижимистый человек, отлично знавший и Север, и характеры всех своих подчиненных. Когда-то вместе с Ушаковым пришли на остров самые бедные чукчи и эскимосы. Место это было богато морским зверем и рыбой. Эскимосы и чукчи не только охотились, они работали на полярной станции, в мастерской, школе, больнице, были хорошими радистами, механиками, мотористами. Порадовался я за эскимосских ребятишек — были они упитанные, веселые и общительные.

Подошел октябрь. Совсем короткими стали дни, усилились морозы, зачастили бураны. На мелких прибрежных местах появились забереги — молодой лед, а поверхность морей на многие километры покрылась салом и блинчатым льдом — первыми формами льдообразования. Надо было уходить из Арктики, чтобы не остаться у нее в плену. План навигации был выполнен успешно, все грузы доставлены в назначенные пункты, предприятия обеспечены на год вперед сырьем и материалами, а люди — продуктами питания.

Поездка в Восточную Арктику помогла нам не только ознакомиться с работой предприятий Главсевморпути и организовать успешное выполнение плана арктических перевозок в этом районе, но и встретиться со многими замечательными людьми. Никто из них ни на час не забывал о войне. Как и вся страна, полярники Восточного района работали в полную силу, жили интересами обороны нашей Родины.

Перед концом навигации, когда мы уже шли к бухте Провидения, я получил важную телеграмму. Мне предписывалось зайти на обратном пути в Петропавловск-на-Камчатке, где собралось много наших кораблей с важными оборонными и народнохозяйственными грузами. Государственный Комитет Обороны СССР поручил мне разобраться в причинах задержки и разработать меры помощи. Дело в том, что японцы не пропускали через пролив Лаперуза наши транспортные суда, если на их борту находились вооружение и боеприпасы, а ведь эти-то грузы и надо было доставить в советский порт в первую очередь.

До Петропавловска шли мы на ледоколе. Нелегкий был переход. Ледокол сконструирован для работы во льдах, имеет яйцевидную форму нижней части корпуса и низко расположенный центр тяжести. Поэтому на открытой воде он качался как ванька-встанька. Океан бушевал штормами, громадные волны накрывали всю палубу. Люки и двери были плотно задраены. Несколько суток подряд, без малейшей передышки, ледокол методично качался по волнам. Перешли на сухой паек, так как в камбузе нельзя было растопить плиту, вскипятить воду. Но кончился и этот мучительный путь.

На Камчатке я пробыл весь ноябрь. Положение там создалось действительно сложное. На рейде стояло 45 пароходов с грузами для Владивостока, но в порту не было никаких работ.

В Петропавловске я остался с небольшой группой инспекторов, основной состав штаба во главе с Л. В. Розановым последовал во Владивосток.

Осмотр порта и знакомство с положением дела не заняли много времени. Город небольшой, порт находится почти в центре, все видно, как на ладони.

В первый же вечер мы собрались в обкоме партии и обсудили ближайшие задачи. Было ясно, что действовать надо по двум направлениям. Во-первых, поскорее вытолкнуть из Авачинской бухты корабли по назначению, то есть во Владивосток. В их трюмах и на палубах было много грузов, необходимых фронту и тылу: танки, орудия, автомашины, боеприпасы, станки, одежда, продовольствие. Во-вторых, следовало как можно скорее завершить работы по реконструкции порта. Причальная линия и складская площадь были совсем небольшими, новые причалы и склады строились медленно. Не хватало строительных материалов, рабочих, транспорта. Грузы, пришедшие в Петропавловск, негде было разместить.

Тут же на заседании бюро обкома был намечен план действий. Очень мне понравились руководители Камчатки своей скромностью, деловитостью, партийной принципиальностью. За эти дни я очень подружился с первым секретарем обкома партии Сергеем Адриановичем Васиным. Васин и председатель облисполкома Сергей Ефимович Ущербов действовали в полном взаимном согласии. На Камчатке были дислоцированы морские и сухопутные воинские части — на них мы возлагали большие надежды. Когда в обкоме партработники и командиры собрались, я попросил их о помощи. Она последовала незамедлительно: в порт потянулись автомашины с солдатами и матросами, со строительными материалами и механизмами. Перелом совершился. Дальше важно было не спускать глаз и наращивать взятые темпы.

Порою приходилось решать самые неожиданные проблемы.

При подходе к Петропавловску подорвался на мине и получил пробоину в корпусе пароход «Одесса». Пароход удалось привести на буксире в Петропавловск, разгрузить, а затем поставить на ремонт. Водолазы осмотрели подводную часть. Вывод специалистов: пробоину залатать можно, но не в Петропавловске, где нет дока для такой огромной коробки и технических средств для подводной электросварки.

— Но, дорогие товарищи,— возразил я,— мы собрались не для того, чтобы зафиксировать невозможность ремонта, надо найти техническое решение, позволяющее выполнить этот ремонт.

— Можно путем кренования, но это большой риск — перевернем судно,— услышал я в ответ.

— Придется рисковать. Не можем же мы оставить здесь до конца войны это судно. Оно нужно для перевозок оборонных грузов.

Тут же решили: надо так загрузить судно балластом, чтобы часть днища, где была дыра, оказалась над водой, затем быстро вырезать искореженную взрывом часть днища и приварить заплату. За проведение этой операции отвечал директор судоверфи А. И. Кобылянский.

Операция была проведена блестяще.

Едва зияющая дыра показалась над водой, как моментально электросварщики вырезали поврежденное место, подвели заранее заготовленный стальной лист и так же быстро приварили его. «Одесса» встала в строй. И заслуга здесь принадлежит, в первую очередь, умельцам Петропавловского судоремонтного завода.

Куда более сложной оказалась проблема отправки судов во Владивосток. Японцы, как я уже говорил, не разрешали перевозить через пролив Лаперуза, который был всецело под их контролем, военные грузы. На совещании капитанов мы подробно обсудили положение и, как показали события, нашли достаточно результативный выход. Так или иначе, а следом за первым кораблем мы отправили второй, третий, четвертый. Авачинская бухта опустела, а пароходы (все!) пришли во Владивосток.

Задание Государственного Комитета Обороны общими усилиями было выполнено. Все дальнейшее было уже в руках местных руководителей и Дальневосточного пароходства. Я послал в Москву сообщение о том, что с судами все в порядке, и попросил разрешения вернуться во Владивосток.

Возвращались мы Татарским проливом. Огибая мыс Лопатка в Первом Курильском проливе, увидели с левого борта близ острова Шумшу на мели разбитый корпус корабля.

Этот танкер шел с полным грузом бензина — 10 тысяч тонн! В густом тумане отклонился от фарватера и сел на мель. Японцы немедленно наложили на него руку, так как корабль невольно оказался в их территориальных водах. Они не подпускали к «Новороссийску» ни одно советское судно. Длительные переговоры ни к чему не привели. Японцы слили бензин из танкера на свои суда, команду корабля отпустили. К этому времени танкер был так разбит волнами, что снимать его с мели уже не было смысла.

По пути мы сделали краткий заход в Александровск на Сахалине, чтобы высадить часть пассажиров и забрать новых. Там мы услышали радостную весть: сообщение Совинформбюро об освобождении Киева от фашистских захватчиков.

Во Владивосток мы вернулись 3 декабря и работали здесь неделю. Подводили итоги навигации, решали проблемы ремонта арктического флота, кадровые и другие вопросы.

Пора было спешить на запад: в Белом море начались зимние ледокольные операции. В Мурманск пришел очередной конвой.

11 декабря я тепло простился с дальневосточниками. Через двенадцать дней наш поезд прибыл в заснеженную и затемненную Москву. И тут меня свалил сильный сердечный приступ, вместо кабинета на улице Разина в Главсевморпути я оказался в больничной палате.

НА ПУТИ К ПОБЕДЕ

Почти весь 1943 год, пока я находился на Востоке, пламя войны не утихало и в Баренцевом и в Карском морях.

И хотя враг уже не пытался посылать надводные рейдеры и проводить операции типа «Вундерланд», зато во много раз возросла опасность от подводных лодок и вражеских мин. Северный флот и БВФ принимали действенные меры, защищая арктические коммуникации, однако, и это естественно, не все операции врага удавалось вовремя раскрывать, не сразу нашли средства для обнаружения мин нового типа, которые стали применять гитлеровцы. Адмирал А. Г. Головко, говоря о боевых действиях моряков Северного флота в 1943 году, отметил: «Мы несли полную ответственность за все то, что произошло на арктических коммуникациях. А произошло там действительно малоприятное: в Карское море проникли пять — семь подводных лодок противника. Они атаковали ряд судов, потопили три транспорта и два тральщика, обстреляли артиллерийским огнем две зимовки на островах. К тому же на минах, поставленных этими лодками, подорвались транспорт, тральщик и спасательное судно» *.

Не могу забыть, пока жив, историю гибели гидрографической шхуны «Академик Шокальский». Это небольшое деревянное суденышко вышло 22 июля 1943 года с Диксона и направилось к Новой Земле в залив Благополучия. На шхуне плыли полярники на смену тем, кто уже работал на станциях по два-три года. Были на ней и участники экспедиции Арктического института, ее возглавлял гидролог Большаков. Все поначалу шло хорошо, но потом показалась подводная лодка. Едва вахтенный штурман заметил ее, как раздались орудийные выстрелы. Шхуна пыталась уйти от преследователей, но, конечно, тщетно. Радист передал SOS. Вскоре гитлеровцы били по суденышку прямой наводкой. Снаряды рвались на палубе, пробили борта, попали в машинное отделение, снесли рулевую рубку, вывели из строя рулевое управление и радиорубку. Моряки и научные работники, которых миновала смерть, кто на шлюпке, кто вплавь перебрались на ледяные поля. Подводная лодка подошла к ним вплотную и стала вести пушечный и пулеметный огонь. Скрываясь от обстрела, люди уползали за торосы.

Когда обстрел прекратился и подводная лодка ушла, оставшиеся в живых перевязали раны, починили единственную шлюпку и на ней добрались до острова, находящегося в нескольких милях от места гибели шхуны. Там окоченевшие от холода и обес-

* *А. Г. Головко.* Вместе с флотом. М., Воениздат, 1960, стр. 166.

силевшие от ран полярники разожгли костер, чтобы просушить одежду и согреться. Однако фашистам было мало пролитой крови. Подводная лодка снова приблизилась к острову. От нее отделилась шлюпка с матросами, вооруженными автоматами. Гитлеровцы стали стрелять в безоружных людей. Наши отошли в глубь острова и укрылись в скалах. Тогда фашисты высадились на берег, залили водой костер, взяли на буксир шлюпку и, отведя ее подальше, утопили. Вместе со шлюпкой исчезли под водой те крохи продовольствия и воды, которые наши моряки успели взять из аварийных запасов шхуны.

Гитлеровцы сознательно обрекали на смерть группу моряков и научных работников, оставшихся без пищи, огня и оружия на пустынном острове. На розыски команды погибшего судна сразу были посланы самолеты ледовой разведки. Затем к острову пришел наш корабль и доставил полярников и моряков в ближайший населенный пункт.

Пострадали от фашистских пиратов и полярные станции. Недалеко от побережья Таймырского полуострова в Карском море находится небольшой остров Правды. На полярной станции здесь работали двое: Александр Будылин и Иван Ковалев. Они регулярно передавали в эфир закодированные сводки погоды и сведения о состоянии моря у входа в пролив Матиссена. В один из сентябрьских дней у самого берега всплыла вражеская подлодка и снарядами расстреляла домик полярников. Будылин и Ковалев успели выскочить из горящего дома и укрыться за валунами, а когда гитлеровцы ушли, радисты перебрались на лодке на соседний остров Нансена и сообщили оттуда о случившемся. А. И. Минеев выслал с Диксона самолет Черевичного, который снял их с острова Нансена. Та же подводная лодка обстреляла с близкого расстояния полярную станцию в заливе Благополучия на восточном побережье Новой Земли. Дом полярной станции был сожжен дотла. Как только на Диксоне узнали об этом нападении, в залив Благополучия вылетели самолеты Черевичного и Стрельцова и забрали полярников, оставшихся без крова.

Многих людей спасли в те годы летчики полярной авиации. Тяжело приходилось им, особенно в первое время. На старых машинах, часть которых была уже списана с вооружения не только в военной, но и в гражданской авиации, они по многу часов летали над открытым морем и льдами, всегда вовремя доставляя штабам морских операций сведения о ледовой обстановке. Успехами арктических операций в годы войны Главсевморпути во многом было обязано самоотверженной работе полярных пилотов, штурманов, радистов и бортмехаников.

В 1943—1944 годах парк полярной авиации пополнился новыми машинами дальнего действия, но напряжение в работе полярных летчиков не ослабло: они проводили в воздухе по 18—20 часов в сутки.

Имена многих полярных пилотов прочно вошли в историю Советской Арктики периода Великой Отечественной войны.

Сказать, что мы, работавшие в Арктике, относились к полярным летчикам с безграничным уважением,— значит, не сказать ничего. Мы любили их.

В 1943 году особенно тяжкой была для нас вторая половина навигации.

В октябре фашистская подлодка потопила в Карском море у острова Мона пароход «Диксон», который шел с заводским оборудованием под охраной тральщиков, а вторая лодка в Енисейском заливе торпедировала транспорт «Тбилиси». Тяжелый удар нанесли фашисты конвою, который шел из пролива Вилькицкого к Диксону.

Частые появления в Карском и Баренцевом морях подводных лодок противника заставили нас серьезно поставить вопрос о возможности безопасного вывода после навигации из Арктики всех судов, особенно ледоколов.

Государственный Комитет Обороны СССР принял решение оставить на зимовку в порту Диксон транспортные суда, а ледоколы провести в Архангельск. Ответственность за выполнение этого задания ГКО возложил на командующего Северным флотом адмирала А. Г. Головко. Одновременно ГКО принял решение об оказании помощи Северному флоту современными и более мощными военными кораблями и боевыми самолетами.

Непосредственно за вывод ледоколов отвечал командующий БВФ контр-адмирал С. Г. Кучеров. Для этого Кучеров со штабом должен был улететь в Тикси, где находились ледоколы.

Вторая половина октября — зима в Арктике, бухты арктических морей в это время быстро покрываются льдом, по всей трассе стоит нелетная погода; метет пурга, дуют шквальные ветры. Полеты в такую погоду запрещены, и командование авиации Северного флота не рисковало выпустить ни один из своих самолетов. Но С. Г. Кучерову надо было во что бы то ни стало попасть в Тикси. Вся его надежда была на полярную авиацию. А под рукой — один гидросамолет Черевичного. Кучеров вызвал к себе командира самолета:

— Можно ли лететь в Тикси? Как думаете, товарищ Черевичный?

— Если считаться с синоптической картой, лететь нельзя. Погода, хуже не бывает...

— А все-таки?

— Штурман рассчитал, что взлететь надо в два часа утра...

...В кромешной тьме затарахтел движок-пускач, его сменил рев одного мотора, второго. Летающая лодка вырулила на внутренний рейд. Прожекторы ледоколов осветили полосу воды. Самолет развернулся и исчез во тьме.

В штабе радисты не отходили от аппарата. Радист самолета Черевичного Макаров должен был выходить на связь каждые 10—15 минут. Но эфир молчал.

Гораздо позднее об этом почти невероятном полете рассказал сам Иван Иванович Черевичный:

— Швырять нас начало на меридиане Усть-Таймыра: встретился «фронт». Сплошная облачность, моря не видно, болтанка, активное обледенение. Льдом оторвало антенны, куски льда, срываясь с винтов, барабанили по корпусу. Потеряли связь. У Макарова не было грузиков для выпуска антенны. Приказал старшему бортмеханику Чечину отдать для грузиков ящик с инструментами. Пока тросик с грузом не обрывало, радист успевал произнести в микрофон несколько слов, а потом привязывал новый груз. Машина шла на высоте 10—15 метров от воды. По правде говоря, я потерял счет времени. Наконец к 12 часам показалась бухта Тикси. Удача! В заливе Булункан разглядел узкую полоску незамерзшей воды.

Этот небывалый по мастерству и отваге полет закончился успешно. Если бы хоть на сутки отложили полет, то посадить самолет в Тикси было бы уже невозможно.

Кучеров со своим штабом обосновался на борту ледокола. Проводка ледоколов была проведена успешно. На самом опасном маршруте — от Карских ворот до Белого моря — ледоколы охранял отряд эскадренных миноносцев, усиленный военными тральщиками. Подлодки фашистов преследовали конвой и пытались атаковать корабли, но безрезультатно. По сведениям штаба БВФ, за трое суток пути, от Карских ворот до мыса Канин Нос, корабли эскорта 9 раз обнаруживали вражеские подводные лодки, провели 15 атак, потопили две и повредили три подлодки противника. Утром 18 ноября конвой без потерь прибыл в Северодвинск.

Успех этой операции говорит о том, что она была организована хорошо — суда охраняли оснащенные по последнему слову того времени боевые корабли, которые успешно боролись с подводными лодками противника.

Читатель может спросить: почему гитлеровским надводным и подводным кораблям удавалось разбойничать далеко от линии фронта — в Карском море? Нельзя забывать, что оборону огром-

ных водных пространств Заполярья нес один Северный флот, самый молодой из наших флотов и в ту пору недостаточно укомплектованный боевыми кораблями. Наши мощные военные флоты — Балтийский и Черноморский — были отрезаны от Атлантики. Матросы и офицеры Северного флота, летчики его воздушных эскадрилий проявляли чудеса храбрости в боях с фашистами. Но у Северного флота явно не хватало сил для обороны и военной разведки. Немногочисленные эскадренные миноносцы Северного флота действовали в боевой обстановке на самом переднем крае обороны, а в эскорт по Баренцеву и Карскому морям отряжались недостаточно вооруженные бывшие гражданские суда: тихоходные рыболовные траулеры и шхуны полярной гидрографии ГУСМП.

Гитлеровцы действовали в Арктике самыми подлыми методами, они наносили удары не по военным объектам, а по мирным, незащищенным населенным пунктам, по гражданским невооруженным транспортам.

И нельзя не поражаться отваге и мужеству матросов и офицеров кораблей Северного флота. Гитлеровцам не удалось сорвать планы работы ГУСМП, запугать полярников.

Всю войну Главсевморпути действовало в самом тесном контакте с командованием Северного флота. Я часто встречался с командующим Северным флотом адмиралом А. Г. Головко, начальником штаба С. Г. Кучеровым*, членом военного совета флота А. А. Николаевым. С Беломорской военной флотилией связь была постоянной, мы располагались в одном городе.

Много успешнее прошла арктическая навигация 1944 года. Возросший план перевозок был выполнен, полярные моряки и речники работали все так же самоотверженно. Настроение у всех было приподнятое.

Дела наши на фронтах шли хорошо, гитлеровские полчища откатывались назад с большими потерями.

Советская Армия выигрывала одну битву за другой, и эхо победных салютов в столице нашей Родины доносилось до самых далеких уголков Арктики.

Аппарат Главсевморпути и все учреждения ГУСМП вернулись из эвакуации, центр руководства навигацией снова был в Москве. На Диксоне по-прежнему командовал перевозками в морях и портах Западного сектора А. И. Минеев, Л. В. Розанов перебази-

* С марта 1943 года С. Г. Кучеров был назначен командующим Беломорской военной флотилией.

ровался со своим штабом в Певек. Операции в морях Восточной Арктики возглавлял В. А. Федосеев.

Последняя военная арктическая навигация была напряженной. Гитлеровцы не покинули Арктику, их подлодки продолжали расстреливать беззащитные мирные суда и полярные станции, совершать пиратские налеты и диверсии.

Действия их определялись единственным, как писал адмирал Головко, «пакостить до последней минуты своего существования, пакостить, где удастся».

Летом 1944 года фашистские подлодки потопили два беззащитных гидрографических бота — один из них носил мое имя, другое судно называлось «Норд». Когда я узнал о гибели «Ивана Папанина», то сказал себе: «Ну, Иван, отдал ты дань морю, теперь жить тебе долгие годы...»

Северный флот, готовясь к решающим боям за овладение Петсамо и изгнанию гитлеровцев из Северной Норвегии, в то же время нес службу по охране судоходства в Арктике.

Из Архангельского порта 8 августа 1944 года направился на Диксон большой грузопассажирский пароход «Марина Раскова». На его борту помимо грузов для полярных станций находилось 354 человека: экипаж судна и очередная смена полярников, семьи работавших на Диксоне — женщины и дети. Четыре дня судно шло спокойно по чистой воде, а 12 августа, когда до Диксона оставалось меньше суток пути, раздался сильный взрыв. Судно стало тонуть. Командир эскорта решил, что корабль подорвался на мине, и отдал приказ двум тральщикам подойти к «Марине Расковой», спасать детей и женщин. В это время были торпедированы и быстро пошли ко дну конвойные тральщики ТЩ-118 и ТЩ-114. Вместе с командой погибло около ста спасенных с «Марины Расковой» детей и женщин. Третий тральщик, приняв на борт с «Марины Расковой» и из шлюпок около 90 человек, ушел на запад к Новоземельским проливам. Только три дня спустя, когда на Диксон прибыли из пролива Югорский Шар первые спасенные, в штабе узнали, что в море терпят бедствие люди.

Я был в Архангельске и, как только узнал о случившемся, приказал немедленно послать все самолеты и суда ГУСМП на Диксоне к месту гибели «Марины Расковой», надеясь, что они спасут хоть кого-нибудь из потерпевших бедствие. Командующий Беломорской военной флотилией вице-адмирал Ю. А. Пантелеев и начальник штаба контр-адмирал В. П. Боголепов дали указания по своей линии. К месту гибели «Расковой» вышел военный тральщик ТЩ-116, но ничего не обнаружил. Были подняты самолеты, поискам помешали туманы. 16 августа, то

есть на четвертый день, были обнаружены в море шлюпки с людьми, и в тот день удалось спасти 18 человек. Четверо суток было упущено, а история кораблекрушений говорит о том, что большинство людей, успевших сесть в шлюпки, гибнет в самые первые дни.

Все-таки мы решили продолжить поиски. История поисков пострадавших составила целую эпопею, и героями ее стали полярные летчики экипажа ледовой разведки Матвея Ильича Козлова. Первые два дня полетов результатов не дали. Лишь 18 августа летчики обнаружили в тумане, покрывавшем море, шлюпку с людьми. Только мастерство и мужество позволили Козлову и его экипажу посадить свою летающую лодку на бурную поверхность моря и переправить на клипер-боте 25 человек со шлюпки в самолет. Еще труднее оказалось взлететь на большой волне перегруженному самолету. Козлову пришлось часть бензина слить в море.

Еще одну группу людей на кунгасе обнаружил на следующий день пилот военного самолета Сокол, но он сумел снять только одного человека и поспешил взлететь, чтобы не погубить самолет и людей,— надвигалась большая волна. Поиски продолжались. Самолеты не могли летать из-за плохой погоды. Только экипаж Козлова каждый день уходил в поиск и прочесывал весь район частыми галсами, почти касаясь поплавками воды. Лишь 23 августа после 7 часов 20 минут полета Козлов обнаружил кунгас с людьми. Судов в этом районе не было, и поэтому Ареф Иванович Минеев попросил Козлова барражировать над кунгасом, чтобы не терять его из виду, и навести на кунгас спасательный корабль, а если корабль не подойдет, попытаться самому спасти найденных им людей. Девять долгих часов кружил самолет над кунгасом. Не дождавшись судна, Козлов решил садиться на воду. Летчики совершили, казалось, невозможное: они не только посадили свой самолет на волны штормового Карского моря, но и перенесли на руках в самолет 14 человек, в которых еще оставались признаки жизни. Вот строки из отчета Матвея Ильича Козлова:

«Бортмеханик Камирный, штурман Леонов, занимавшиеся переброской людей с кунгаса на самолет, нашли там 14 человек живыми и более 25 трупов. Трупы лежали в два ряда на дне кунгаса, наполненного по колено водой. На трупах лежали и сидели оставшиеся в живых, из которых примерно 6 человек были способны с трудом передвигаться самостоятельно» *.

Взлететь с 14 спасенными людьми было невозможно, и Козлов принял беспримерное решение: рулить к ближайшему берегу — к

* «Летопись Севера», т. V. М., «Мысль», 1971, стр. 106.

острову Белый, до которого было около 60 миль. Больше десяти часов шла машина Козлова в спасительную бухту, ныряя по волнам и поминутно рискуя быть захлестнутой волной,— сначала на двух моторах, а потом на одном, потому что левый мотор вышел из строя. Только в проливе Малыгина подошел к самолету военный тральщик и снял с него 13 спасенных, четырнадцатый умер в пути. 33 часа напряженнейшего труда!

Больше никого не удалось ни найти, ни спасти.

Когда я встретил Козлова, то воскликнул: «Как могли вы все это выдержать?!» Матвей Ильич ответил: «Мы ведь полярные летчики! Первый раз, что ли?..»

Военный совет Северного флота по представлению руководства Главсевморпути наградил М. И. Козлова и его товарищей орденами. Мне хочется назвать экипаж. Это прежде всего командир самолета, ветеран полярной авиации М. И. Козлов, участник первой советской воздушной экспедиции на Северный полюс. Второй пилот — В. А. Попов, молодой, очень талантливый человек, к несчастью вскоре погибший в Арктике при аварии самолета. Это старший бортмеханик Н. П. Камирный — великолепный знаток техники и человек необычайного мужества. Камирный обеспечил бесперебойную работу моторов в течение 33 часов и переносил на руках из кунгаса в самолет умиравших от голода и холода людей. Люди столь же высокого мужества и благородства — штурман И. Е. Леонов, бортрадист Н. А. Богаткин, второй бортмеханик А. Д. Земсков. Экипаж М. И. Козлова еще раз утвердил высокую славу летчиков-полярников, он летал и садился на поверхность моря в таких условиях, когда другие самолеты не могли подняться в воздух.

На «Марине Расковой» и двух погибших тральщиках было 618 человек. Моряки и летчики спасли 256 человек, а остальные 362 человека — пассажиры, члены экипажей «Марины Расковой» и двух военных судов — стали жертвами фашистских извергов.

В начале навигации 1944 года мы из Архангельска в Арктику отправили ледоколы; они вывели оттуда 15 транспортных судов, которые по решению ГКО зимовали на Диксоне. Начальником зимовочной группы был все тот же неутомимый А. И. Минеев. Экипажи зимовавших кораблей сумели выполнить ремонт судов собственными силами. 1944 год запомнился мне и очень тяжелыми ледовыми условиями, особенно в море Лаптевых. Летчики Черевичный, Стрельцов и Задков по многу часов летали над ледяными массивами в поисках удобных путей для проводки судов в Тикси, Нордвик и Хатангу.

Арктическую навигацию 1945 года мы начинали уже в мирных условиях, после капитуляции гитлеровской Германии.

ПЕРЕД ВОСХОДОМ СОЛНЦА

С весны 1943 года союзники почти на девять месяцев прекратили отправку караванов, ссылаясь на то, что в полярный день нельзя обеспечить безопасный переход конвоев через Северную Атлантику. Последний, пятьдесят третий конвой зимы 1942/43 года вышел из Англии 15 февраля 1943 года, а следующий, пятьдесят четвертый, был отправлен только 1 ноября. В составе ноябрьского каравана шло 19 транспортных судов: 11 из них направлялись в Архангельск, а остальные — в Мурманск. Караван пришел без потерь.

Советский Союз вел ожесточеннейшие бои с гитлеровскими армиями, и помощь союзников, если не боевыми действиями, то хотя бы вооружением была кстати. Уверения историков Запада о большой роли помощи союзников советскому народу в его войне против фашистской Германии мало чего стоят.

Ведь в один из самых напряженных периодов войны союзники прекратили поставки вооружения Советскому Союзу через порты Севера.

Как же обстояло дело в северных портах в последний период войны?

Как я уже писал, неожиданная болезнь задержала меня в Москве до начала 1944 года. А в Архангельск и Мурманск уже приходили первые караваны. Мурманский порт больших беспокойств не доставлял, работа в нем велась быстрыми темпами, хотя гитлеровцы продолжали бомбить город, порт, железную дорогу. Грузы без задержки уходили по назначению. В Архангельском порту дело обстояло хуже. Когда туда пришли первые караваны, то в порту стали сгружать грузы где придется. В результате начались задержки и с разгрузкой, и с отправкой грузов из порта. В порту скопилось много машин, станков, оборудования, материалов, продовольствия, на отправку которых Наркомвнешторг не давал еще разнарядок.

В середине января А. И. Микоян позвонил мне домой и справился о состоянии здоровья.

— Чувствую себя значительно лучше, Анастас Иванович,— ответил я ему.— Собираюсь скоро выехать в порты Севера.

— Вот по этому вопросу я и звоню вам, товарищ Папанин,— ответил Микоян.— Поезжайте, наведите порядок в Архангельске.

19 января я выехал из Москвы. Откладывать выезд было нельзя. На подходе были два каравана.

На архангельском вокзале меня встретили инспектора штаба. Я спросил:

— Почему не работает Бакарица?

— Некуда выгружать.
— Совсем некуда? — удивился я.
— Увидите сами!
На Бакарице была картина, очень похожая на ту, что увидели мы в октябре 1941 года: причалы завалены грузом, а пути засыпаны снегом.
— Через неделю придет очередной караван, а где будете выгружать? — спросил я начальника порта Дикого.
Измученный и уставший, Дикой махнул рукой:
— Пусть только придет. Разгрузим...
— Вы должны конкретно сказать, к какому причалу поставите какое судно, каким бригадам поручите разгрузку, какие механизмы будут разгружать каждое новое судно.
Дикой смущенно замолчал.
Я поехал в обком партии. Первый секретарь обкома Огородников созвал руководителей областных и городских организаций и попросил их помочь расчистить Бакарицу. Назавтра ледокол «Ленин» пробил канал к Бакарице и доставил первую партию помощников: рабочих предприятий, студентов и учащихся, солдат воинского гарнизона. За первым рейсом последовал второй, третий, четвертый. Со станции Исакогорка — там командовали Витоженец и военный комендант узла капитан Сидоркин — гнали порожние платформы, на Бакарице их нагружали. Через три дня основной район порта был приведен в рабочее состояние.
— Когда общественность поднимается, можно горы своротить,— подытожил Сидоркин.
— Да,— смущенно согласился Дикой,— своими силами мы так быстро не справились бы.
— Не надо было бы, Георгий Иванович, до этого доводить,— не удержался я, чтобы не укорить Дикого.
В первых числах февраля ледоколы провели в Двинский залив очередной караван. Восемь пароходов типа «Либерти» наш «Ленин» с помощью портовых малых ледоколов провел поочередно на Бакарицу и поставил к причалам.
Теперь надо было браться за Экономию, все причалы которой тоже были завалены грузами, причем такими, которых ждали фронт и освобожденные города. Временная железная дорога с Экономии на Жаровиху и ледовая переправа еще не действовали.
Убедившись, что в Архангельске дело сдвинулось с места, я отправился в Мурманск.
В первый же день ко мне приехал командующий авиацией ПВО Мурманского округа полковник Туркель, небольшого роста, подвижный и энергичный, прекрасный летчик-истребитель.

— Иван Дмитриевич, с очередным караваном в порт прибыли американские самолеты «аэрокобра». Нам бы несколько штук! Наши летчики воюют на старых машинах, а у немцев новые «мессеры».

— Хорошо, полковник,— ответил я Туркелю.— Обещаю вам получить разрешение.

В тот же день я отправил в Государственный Комитет Обороны телеграмму с просьбой оставить 20 самолетов «аэрокобра» для усиления авиации ПВО Мурманска. И назавтра получил разрешение. Наши летчики быстро освоили новые машины.

Всю войну я занимался и железными дорогами — грузы-то надо было отправлять. Гитлеровский военный штаб уделял немало внимания Кировской (фашисты называли ее Мурманской) железной дороге и ставил перед своими войсками задачу полностью овладеть ею.

Руководил Кировской железной дорогой Павел Николаевич Гарцуев, которому в 1944 году было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Не знаю, бывал ли когда-нибудь во время войны Павел Николаевич дома. Он дневал и ночевал на своей дороге и оказывался всегда там, где было всего труднее.

Зимою в полярную ночь работы в порту и маневрирование составов происходили в полной темноте. Вспоминая об этом времени, Витоженец как-то сказал: «Если над Мурманском играло полярное сияние — мы огорчались, нам нужна была темнота!»

В последнюю военную зиму наш ледокольный флот получил хорошее пополнение: к исходу войны американцы передали нам по ленд-лизу три новых ледокола. Один из них — «Северный ветер» — направили в Архангельск.

Эти ледоколы работали у нас недолго. После окончания войны они были возвращены американцам, как и суда типа «Либерти».

Здесь, кстати, хочется сказать несколько слов о ленд-лизе. Поставки вооружения, оборудования, сырья и продовольствия шли на морских судах из США и Англии в советские порты по ленд-лизу. Так назывался принятый конгрессом США закон о передаче взаймы или в аренду вооружения и других материалов странам, воюющим против гитлеровской Германии. В переписке И. В. Сталина с Т. Рузвельтом и У. Черчиллем во время войны вопросу поставок по ленд-лизу уделено много места. К сожалению, громкие заявления союзников о принимаемых ими мерах по усилению поставок в Советский Союз вооружения и стратегических материалов часто расходились с их делами. Правительства США и Англии как в первый год войны, так и в последующем не раз ссылались на опасности переходов караванов через океан и трудности работы в северных портах СССР как причину для того, чтобы задержать

или совсем прекратить отправку в Советский Союз военных грузов.

Такие заявления делались на разных уровнях. Трудно подсчитать, сколько раз ко мне приезжали представители различных военных и транспортных миссий наших союзников в Архангельске и Мурманске и, придираясь к любым задержкам и осложнениям в работе портов, предупреждали о возможном прекращении движения караванов судов в северные порты.

Поставки по ленд-лизу сыграли определенную роль в снабжении Советской Армии боевой техникой. О том, что руководители партии и правительства придавали этим поставкам важное значение, я мог лично судить по тому, с каким вниманием следили члены ГКО за работой северных портов. Значение этой помощи отрицать нельзя. Мы отдаем должное этой помощи и признаем ее роль в войне Советского Союза с Германией, но категорически отвергаем мнение тех политических деятелей и историков Запада, которые преподносят ленд-лиз как великую жертву США, якобы спасшую Советский Союз от поражения во второй мировой войне. Фактически общие англо-американские поставки Советскому Союзу «по отношению к собственному производству в период военной экономики составляют всего лишь около 4 процентов» *.

Неизмеримо велики были потери нашей страны в сравнении с потерями союзников. Только один ущерб, нанесенный нам гитлеровскими захватчиками, оценивается в сумме 178 миллиардов долларов. Советский Союз потерял во второй мировой войне 20 миллионов человек, а США — только 229 тысяч человек.

Из документов известно, что основные поставки по ленд-лизу шли в страны Британской империи. Так, в докладе президента США Трумэна конгрессу об операциях по ленд-лизу было указано **, что общая стоимость поставок Великобритании составила 43,6 процента, а Советскому Союзу — 28,7 процента.

В том же докладе президент США прямо указывает, что «Советские армии были оснащены, главным образом, продукцией советских предприятий» ***.

Вывод напрашивается один: не помощь заокеанских союзников, а великий подвиг советского народа и советская экономика сыграли решающую роль в победе Советского Союза над фашистской Германией.

Закон о ленд-лизе оказался прежде всего выгодным для американских монополий, так как позволил им загрузить свою

* *Н. А. Вознесенский.* Военная экономика в период Отечественной войны. М., 1948, стр. 74.

** «Правда», 24 мая 1945 года.

*** Там же.

промышленность военными заказами и обеспечить массовый сбыт американских товаров в Европу.

Недаром же президент США Трумэн еще в августе 1945 года в своем послании конгрессу США недвусмысленно заявил, что в результате расчетов по ленд-лизу «будут созданы необходимые основы для нашего экономического благосостояния» *.

Много лет спустя наши полярники встречали возвращенные нами ледоколы в Антарктике, они были включены в состав военно-морского флота Америки, и на них тренировался личный состав ВМФ США в полярных условиях.

Возврат ледоколов США отнюдь не был для нас ощутимой потерей. Вскоре после войны на наших арктических трассах появились новые ледоколы, построенные в Финляндии по проектам советских инженеров с учетом последних достижений в этой области судостроения.

Ледокол «А. Микоян» был последним ледоколом на угольном топливе, ледоколы, построенные после войны, были уже дизельными.

Это был громадный шаг вперед. И прежде всего потому, что кочегарам не надо было, как раньше, перекидывать в топки сотни и тысячи тонн угля.

Кстати, об угле. Он нужен нам был как воздух — на угле держалась работа всего флота.

Поставки из Донбасса, Кузбасса и со Шпицбергена в войну прекратились, а норильского угля не хватало. Основным поставщиком угля стала Воркута. Уголь там невысокого качества, а из-за недостаточно тщательной его сортировки на месте уголь в Архангельск приходил совсем плохой — до 30 процентов зольности. Кочегары выбивались из сил, перекидывая вручную горы угля, чтобы удержать пар на марке. Пар не держался, давление падало, машина теряла мощность. Ледокол зажимало во льдах, и приходилось останавливать его, чтобы довести давление пара до нужного уровня, и снова продвигаться вперед.

Капитаны слали мне отчаянные телеграммы. Только что я мог сделать? Мы обшарили все базы, склады и закоулки в Архангельске, собрали несколько сот тонн хорошего угля, но это была капля в море. Ареф Иванович Минеев подсказал еще один источник:

— Надо «пощипать» иностранцев,— сказал он.— Зачем отпускать их назад с лишними запасами угля?

Эти заботы пришлось взять на себя моему штабу. Мы посещали иностранные пароходы, беседовали с капитанами и у большинства из них находили доброжелательный отклик. Но этот источник

* «Правда», 1 сентября 1945 года.

был мал и ненадежен. И, как всегда в неотложных случаях, пришлось обратиться в Государственный Комитет Обороны СССР. На мои телеграммы пришел ответ, что в Архангельск из Кузбасса отгружены два эшелона каменного угля высокого качества и что поезда с углем идут со скоростью воинских эшелонов. Мы не могли не оценить по-настоящему этой помощи: ведь Донбасс, освобожденный от врагов, еще не мог дать необходимого количества топлива.

Моряки ледокольного флота, как и все работники ГУСМП, постоянно ощущали внимание и заботу нашего правительства. В годы войны было издано несколько постановлений ГКО и СНК СССР, касающихся работы Севморпути: по вопросам внеочередного ремонта ледоколов, продовольственного и материально-технического снабжения, о льготах для личного состава и т. д. Наши просьбы обычно рассматривались быстро и не встречали отказа.

Движение караванов в 1944 году было интенсивным: моряки Северного флота провели в наши порты 248 транспортов и вывели в Атлантику и передали союзникам 258 кораблей. Потеряли мы всего 6 судов. Малые потери объяснялись тем, что Северный флот получил новые боевые корабли и эскорты конвоев были усилены. В своей зоне проводки союзники также отряжали на охрану караванов мощные суда: авианосцы, линкоры, крейсеры, эскадренные миноносцы.

Так продолжалось до конца войны. У нас за плечами был немалый опыт работы в военных условиях. Порты работали ритмично. Корабли приходили и разгружались вовремя, вражеские самолеты уже боялись появляться над нашими северными просторами.

Не выпуская из поля зрения грузовых операций в северных портах, я все больше времени стал отдавать Главсевморпути.

В один из апрельских дней 1944 года мне сообщили:

— ЦК партии принял решение отметить правительственными наградами портовиков, моряков и железнодорожников, отличившихся на работах в портах Севера. Готовьте представление к наградам.

Указ был опубликован 2 мая в центральных газетах. Орденом Ленина награждались 23 человека, орденом Красного Знамени — 17, орденами Отечественной войны I и II степени — 45, орденом Трудового Красного Знамени — 91 человек.

А для меня лично майские праздники 1944 года были особенно радостными: Крым, моя родина, освобожден от фашистских захватчиков! Бои шли уже на окраинах Севастополя. Фашисты сровняли мой город с землей, вместо улиц лежали груды кирпича,

а там, где была вокзальная площадь, не осталось и руин — пустыня. Чудом уцелели лишь старые тополя, стоявшие на перроне над разбитыми железнодорожными путями.

Но прошел еще целый год — трудных, кровопролитных сражений и упорной работы, прежде чем началась битва за Берлин.

И вот он наконец, последний день войны.

День Победы застал меня в Москве, где я занимался подготовкой к очередной арктической навигации. Я бросил все дела и пошел на Красную площадь с ликующей толпой незнакомых людей. Люди, которых я видел первый раз в жизни, целовали меня, гремела музыка. А на душе... Очень хорошо сказал через тридцать лет после Дня Победы поэт В. Харитонов: «Этот день победы — порохом пропах, это — радость с сединою на висках».

Большим праздником для наших полярников стало 2 декабря 1945 года. В этот день был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым 2159 работников Северного морского пути были награждены орденами и медалями СССР «За успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Северного морского пути в дни Отечественной войны».

Тогда, в декабре, мы, работники Северного морского пути, как и весь советский народ, трудились уже по планам мирного времени. Война со всей очевидностью показала, что техническая оснащенность Северного морского пути не отвечает требованиям времени, что необходимо срочно строить новые корабли для плавания в Арктике — ледоколы и транспорты, развивать и механизировать порты, оснащать самолетный парк современными машинами, развивать быстрыми темпами изыскательские и экспедиционные работы, готовить для Арктики квалифицированные кадры. Директивы партии о хозяйственном освоении природных богатств огромнейшей заполярной территории, росте культуры и материального благосостояния населения районов Крайнего Севера предстояло выполнять прежде всего на основе дальнейшего развития транспорта — морского, речного, воздушного.

Именно в этом направлении перестраивалась вся система работы Главсевморпути.

— Мы не получили передышки после войны — слишком велики были наши потери, слишком многое приходилось и восстанавливать, и строить заново. Наградой нам за тяжкие испытания военного времени был мир. Какая может быть передышка? Мы должны жить и радоваться, что наступил мир, и обязаны скорее залечивать тяжелые раны, нанесенные войной,— так говорил я товарищам, когда возвращались мы из Кремля через Красную площадь на улицу Разина после вручения нам правительственных наград.

ТАК СРАЖАЛИСЬ НАШИ ТОВАРИЩИ

Сразу же после Победы я кинулся разыскивать кадровых полярников, ушедших в армию и Военно-Морской Флот, в ополчение и партизаны. Очень многих недосчитались мы в своих рядах. Те же, кто остался жив, вернулись работать на свои прежние места. Север, раз захватив человека, уже не отпускает его от себя. Недаром великий русский художник Николай Рерих писал: «Если ктонибудь тебе скажет, что Север мрачен и беден, то знай, что он Севера не знает. Ту радость, и бодрость, и силу, какую дает Север, вряд ли можно найти в других местах».

Радостными были наши встречи, грустными воспоминания: нашего полку очень убыло. И я хочу рассказать, кратко хотя бы, о моих друзьях-полярниках, что достойно сражались за нашу Победу.

Первым хочу назвать имя начальника Горно-геологического управления Главсевморпути Ивана Александровича Белозерского. Комсомолец с 1918 года, член Коммунистической партии с 1921 года, Белозерский впервые попал в Арктику в 1937 году: по решению ЦК партии его направили в Амдерму, где Иван Александрович построил рудник, стал его директором и за три года превратил его в отлично налаженное предприятие. В 1940 году Иван Александрович занял пост начальника Горно-геологического управления ГУСМП. Он взял под кон-роль работу всех горных предприятий Арктики и уделял много внимания созданию топливной базы для Северного морского пути. Уже к началу 1941 года вся трасса Северного морского пути была обеспечена собственными угольными базами. Ледоколы и пароходы могли спокойно отправляться в сквозные рейсы.

В понедельник 23 июня 1941 года Иван Александрович подал в военкомат заявление с просьбой призвать его в ряды действующей армии.

Но вызова не было. Иван Александрович не выходил из здания Главсевморпути. Он работал самоотверженно, несмотря на порок сердца. И продолжал «атаковать» военкомат, требуя, чтобы его взяли в армию. В конце концов он добился своего: был назначен комиссаром отдельного морского артиллерийского батальона. Его бойцы сражались под Смоленском, били прямой наводкой из своих 6-дюймовых орудий по вражеским укреплениям и танкам, расчищая путь для нашей пехоты, ходившей в контратаки. Особенно отличились моряки-артиллеристы батальона Белозерского в боях под Ельней, а в Главсевморпути пришла скорбная весть:

«Белозерский, комиссар отдельного тяжелого дивизиона морской артиллерии, погиб под Ельней в единоборстве с немецким танком».

В первые дни войны ушел на фронт и начальник Управления полярных станций Александр Григорьевич Капитохин.

Когда Капитохин впервые пришел в Арктику, за его плечами были две войны — первая мировая и гражданская, большой опыт работы в армии. Арктическую школу прошел Капитохин на острове Уединения в Карском море, где был начальником полярной станции. Был он незаурядным организатором и заботливым хозяином.

Август 1941 года застал Капитохина на юге. Немцы и румыны яростно рвались в Одессу. Все атаки врага разбивались о стойкость Приморской армии. На участке 161-го стрелкового полка, которым командовал Александр Григорьевич Капитохин, противник не продвинулся ни на один метр до тех пор, пока по приказу Верховного Главнокомандования части Красной Армии не оставили Одессу.

В начале ноября 1941 года полк Капитохина высадился в Севастопольском порту и был послан под Перекоп. Трое суток не затихали упорные бои у села Воронцовка. На перевале Ай-Петри полковнику Капитохину приказали командовать сводным отрядом, который прикрывал отход армии. Отряду полковника Капитохина ценою нечеловеческих усилий и больших жертв удалось обеспечить отход армейской колонны. Так и шел Капитохин с боями до Балаклавской долины в арьергарде отходившей армии.

Подтянув войска, гитлеровцы начали первый штурм Севастополя и двенадцать дней непрерывно атаковали город с моря, суши и воздуха.

17 декабря начался второй штурм Севастополя.

И снова десять суток не затихал бой на участке полковника Капитохина. 29 декабря Александр Григорьевич приказом Военного совета Приморской армии был назначен комендантом 4-го сектора обороны и командиром 95-й дивизии. Дивизия отбросила немцев за реку Бельбек.

В марте 1942 года немцы усилили подготовку к новому штурму. Истомленные непрекращающимся обстрелом, бомбардировками, измученные голодом, атаками, севастопольцы дрались как львы. Своим редкостным даже для севастопольцев бесстрашием Капитохин снискал себе любовь и уважение бойцов и офицеров. Враги также по-своему оценили его.

Гитлеровские летчики вместе с бомбами сбрасывали па Севастополь листовки. В листовках фашисты предлагали севастопольцам прекратить сопротивление, сложить оружие и выдать им трех человек: командующего фронтом генерал-майора Петрова, дивизионного комиссара Чухнова и полковника Капитохина.

В сообщении Совинформбюро от 4 июля 1942 года о сдаче Севастополя говорилось:

«Слава о главных организаторах героической обороны Севастополя — вице-адмирале Октябрьском, генерал-майоре Петрове, дивизионном комиссаре Кулакове, дивизионном комиссаре Чухнове, генерал-майоре Рыжих, генерал-майоре Моргунове, генерал-майоре авиации Ермаченкове, генерал-майоре авиации Острякове, генерал-майоре Новикове, генерал-майоре Коломийце, генерал-майоре Крылове, полковнике Капитохине — войдет в историю Отечественной войны против немецко-фашистских мерзавцев как одна из самых блестящих страниц».

Дивизию, которой командовал Капитохин, перебросили под Старую Руссу, и здесь она совершила новый воинский подвиг: прорвала фронт наступающего неприятеля и отбросила его. Генерал-майор Капитохин был вызван в Ставку Верховного Главнокомандования.

В Ставке его поблагодарили за умело проведенную боевую операцию.

В тот же день Александр Григорьевич был утвержден в новой должности. Вскоре ему присвоили звание генерал-лейтенанта.

В 1944 году Капитохина послали в Югославию, в штаб партизанской освободительной армии в качестве представителя Генерального штаба Советской Армии. Там он встретил День Победы.

Капитохин не вернулся в Главсевморпути после войны, его оставили в Вооруженных Силах СССР. Несколько лет он возглавлял Тамбовское суворовское училище, готовил молодое пополнение для Советской Армии. Тяжелая болезнь сердца вынудила его выйти в отставку.

В первый период войны полярные летчики составили основное ядро авиации дальнего действия (АДД), из которого потом выросла могучая воздушная армия. Возглавил ее Михаил Васильевич Водопьянов. Нас свела и сдружила полюсная эпопея 1937 года. Ему не раз предлагали руководящие посты в полярной авиации, но Михаил Васильевич предпочитал летать рядовым летчиком, и самое большее, на что он соглашался,— быть начальником отряда.

В один из первых дней войны Водопьянов, прилетевший из Арктики, пришел ко мне и сказал:

— Ты, Митрич, не сердись, но самолеты и летчиков у тебя заберут. Я подал рапорт Верховному Главнокомандованию об организации особого отряда авиации дальнего действия. Наши полярные летчики накопили большой опыт многочасовых слепых полетов. Будем по ночам летать в фашистский тыл, громить предприятия, военные тылы и коммуникации.

— Решение твое одобряю,— отозвался я.— Но учти, буду категорически возражать, если захочешь забрать у Главсевморпути все самолеты. Начинается арктическая навигация, а без ледовой разведки, сам знаешь, мы ее провалим.

— Об этом я подумал,— ответил Водопьянов.— Призовем только добровольцев.

— А если все полярные летчики захотят вступить в такой отряд?

— Решим, кого взять, а кого оставить на арктических трассах.

Так Водопьянов стал командиром авиации дальнего действия. Ему было присвоено звание генерал-майора авиации. Вторым получил генеральское звание Марк Иванович Шевелев — он был назначен начальником штаба АДД и снова показал себя отличным организатором.

Михаил Водопьянов летал в первые полеты на Берлин и Кенигсберг на своем тихоходном тяжелом бомбардировщике и успешно бомбил намеченные цели. Многие полярные летчики пришли к Водопьянову. Проведя первый этап организации АДД и сколотив ее ядро, Водопьянов подал рапорт командованию ВВС об освобождении его от должности командира АДД и остался в авиации дальнего действия командиром самолета.

Летчики в АДД подобрались один к одному. Замечательный был народ! Никогда не забуду эстонца Энделя Пусэпа. Он отличался необыкновенным спокойствием и казался медлительным, но тем не менее всегда в срок выполнял любое, даже самое трудное, задание. В полярную авиацию Пусэп пришел в 1938 году уже сложившимся летчиком, инструктором летного дела и «слепого» самолетовождения. Первые полеты в Арктике он совершил в экипаже летчика Фариха во время поисков пропавшего самолета Леваневского.

С той поры Пусэп и остался работать на Севере. Он летал на ледовые разведки, отыскивал пути для судов.

21 июня 1941 года Пусэп вместе с Водопьяновым вел ледовую разведку в Карском море. Они пробыли в воздухе 25 часов подряд, осмотрели огромный район и, только посадив машину, узнали, что началась Великая Отечественная война. Пилоты тут же передали по радио рапорт с просьбой разрешить им срочное возвращение в Москву. Спустя несколько дней Пусэп уже носил форму военного летчика. Его зачислили в АДД.

Первый раз на Берлин Пусэп шел в группе Водопьянова 10 августа 1941 года. На подходе к германской территории набрали высоту 7 тысяч метров. До Берлина оставалось лететь минут пятнадцать. Вдруг на самолете Пусэпа отказал один из моторов...

— Пойдешь вперед? — спросил по рации Водопьянов. — Или, может, вернешься?

— Вперед!

Уже километров за двести пятьдесят до Берлина наши самолеты встретила вражеская противовоздушная оборона: прожекторы и зенитная артиллерия. Наши благополучно миновали ее. Наконец внизу показался Берлин. Сбросив бомбы, летчики возвращались домой и снова попали под сильный заградительный огонь. На машине Пусэпа был пробит бензобак. Бензина хватило только до Эстонии, и здесь, на одной из лесных полян, экипаж посадил машину.

Враги патрулировали по всем дорогам. Летчики встретили мальчика-пастушонка. Мальчик рассказал, как добраться до линии фронта. Пробираясь болотами и лесами, летчики дошли до своих.

Так завершился первый полет Пусэпа на Берлин. Путь самолету прокладывал первоклассный полярный штурман Александр Павлович Штепенко, который впоследствии совершил с Пусэпом не один сложный и опасный полет в глубь вражеской территории. Они бомбили автоколонны, железнодорожные узлы, склады. Летали почью, в любую погоду. Вот когда в полной мере пригодился Пусэпу и опыт слепых полетов, и опыт работы на Севере. Осенью и зимой 1942/43 года Пусэп выполнял боевые задания на Сталинградском фронте.

За отвагу и геройство, проявленные в боях, командир боевого воздушного корабля Эндель Пусэп и штурман Александр Штепенко были удостоены звания Героя Советского Союза.

После войны Энделю Пусэпу врачи не разрешили работать в авиации. Он вернулся в родную Эстонию, трудящиеся республики избрали его заместителем Председателя Верховного Совета Эстонской ССР.

Его боевой товарищ и соратник, полярный штурман Александр Павлович Штепенко, был отличным специалистом летного дела. Когда за штурманским столом в пилотской кабине «колдовал» Штепенко, пилот знал: самолет точно в рассчитанное время выйдет к цели.

В Арктике Штепенко начал летать вскоре после челюскинской эпопеи. Он работал с такими полярными асами, как Головин, Фарих, Водопьянов, Молоков, Алексеев, Мазурук, Черевичный, Козлов.

22 июня 1941 года Штепенко был на ледовой разведке на самолете Водопьянова. Вместе с Михаилом Васильевичем Штепенко прилетел в Москву. Спустя несколько дней он пересел на флагманский корабль соединения бомбардировщиков, которым командовал М. В. Водопьянов.

Штепенко всегда сопутствовало благородное беспокойство, он вечно носился с новыми идеями и никогда не уставал учиться, совершенствуя свои штурманские знания.

— Мы лучше всего учимся на своих собственных ошибках,— сказал мне как-то Штепенко.— И самое страшное, если человек решит, что он уже достиг потолка, дальше ему идти некуда...

Вместе с Водопьяновым, Пусэпом, Асямовым и другими летчиками Штепенко совершил десятки боевых вылетов на вражеские цели. Имя А. П. Штепенко занесено в Книгу почета 28-го гвардейского полка АДД.

После войны Александр Павлович Штепенко вернулся в полярную авиацию и был назначен главным штурманом ГУСМП. Здесь он смело внедрял прогрессивные методы самолетовождения, многое сделал для навигационного переоснащения самолетов полярной авиации. Немало сил и времени отдал Штепенко организации воздушных экспедиций в район Северного полюса. Тут он неизменно был начальником штаба и главным штурманом экспедиций. Всю свою любовь к Арктике вкладывал Александр Павлович в эти экспедиции.

Многие товарищи Штепенко вписали героические страницы в историю войны.

В Книге почета 25-го гвардейского полка АДД о летчике Сергее Александровиче Асямове говорится:

«Это имя дорого сердцу каждого члена боевой семьи полка. Оно окружено глубоким уважением и любовью, овеяно немеркнущей славой.

Свое блестящее летное искусство он выработал во время многочисленных длительных полетов над суровыми и коварными ледяными просторами Арктики.

Упорный, бесстрашный, настойчивый в боевой работе, мягкий, всегда сдержанный и вежливый в быту, хороший товарищ, волевой, требовательный командир и воспитатель — таким все знали майора Асямова.

Он прибыл в часть в самом начале ее существования и сразу включился в боевую работу.

Осенью 1941 года, зимой 1941/42 года самолет капитана Асямова участвовал во всех боевых операциях полка. Он сумел воспитать лучший в части экипаж, все члены которого до сих пор с гордостью говорят, что они ученики Асямова. Экипаж по всем показателям был всегда впереди.

Боевой работе Асямов отдавал весь свой огромный летный опыт, все свои знания, всю свою волю большевика».

Сергей Александрович Асямов совершил много боевых вылетов в тылы врага и погиб нелепо в Англии во время пробного полета на новой машине.

Многие работники Главсевморпути добровольно ушли в народное ополчение и партизанские отряды в первые дни и недели войны.

Дмитрий Дмитриевич Староверов был геологом в бухте Угольной. В начале войны добровольцем ушел в Красную Армию. Когда Староверова отправили во вражеский тыл, в партизанский отряд Медведева, его назначили начальником штаба этого отряда.

Для борьбы с партизанами прибыли эсэсовцы. Бесстрашный начштаба, спасший жизнь многим товарищам по оружию, погиб в неравном бою с фашистами: он прикрывал отход партизан и, попав в окружение, последнюю пулю оставил для себя.

В Москве и сегодня работает доктор геолого-минералогических наук Леонид Васильевич Громов, известный полярный ученый, исследователь острова Врангеля. Молодой сотрудник Горно-геологического управления ГУСМП Леонид Громов 23 июня 1941 года подал заявление в военкомат и в июле был переброшен в партизанский отряд, действовавший в лесах Смоленской области. Его назначили в группу разведки. Умение быстро и точно составлять карты местности очень пригодилось Громову-партизану.

Это он рассказал генералу Доватору о местности, по которой предстояло идти, показал составленную разведчиками карту перед началом знаменитого рейда советских конников по глубоким тылам врага. Громов был назначен начальником штаба отряда. В одном из боев его тяжело ранило. Партизаны вынесли его из вражеского тыла, пройдя с боями 40 километров труднейшего пути.

Врачи спасли Громова, и он, как только встал на ноги, приехал в Москву, в Центральный партизанский штаб. Там его направили на улицу Разина в Главсевморпути работать и «отдыхать до весны». В мае 1942 года Громова вновь послали в тыл врага, на этот раз командиром партизанского отряда. И еще полтора года Громов со своим отрядом пускал под откос вражеские эшелоны, взрывал мосты и склады, участвовал в боях.

Осенью 1943 года Громова отозвали в Главсевморпути: в войне уже совершился перелом, и Громов был теперь нужнее как специалист.

В Ленинграде в Арктическом научно-исследовательском институте работал молодой и, судя по его опубликованным трудам, талантливый гидролог Юрий Константинович Чернявский. За его плечами было несколько арктических экспедиций.

Закончить аспирантуру Чернявскому помешала война. В дни блокады Ленинграда вместе с другими патриотами Чернявский ушел в партизаны. А потом жена Юрия Чернявского получила письмо. Партизан Федор Крюков, друг Юрия, писал:

«Здравствуйте, Тамара Павловна! Это пишет товарищ и боевой друг Вашего мужа, Федя Крюков. Вы уже знаете о гибели Юры. Вы потеряли любимого человека, а мы, в том числе и я, лучшего товарища, замечательного боевого товарища. Я был постоянным спутником его. На его счету три вражеских эшелона, десятки уничтоженных гитлеровцев.

Знаете, Тамара Павловна, когда мы работали с Юрой, то всегда чувствовали себя уверенно и спокойно. Каждый знал, что, в какое бы трудное положение ни попали, Юра всегда найдет выход. И недаром его группа была самой лучшей в отряде. Мы любили и уважали Юру. Вот почему так тяжело пережить его утрату. Это касается не только старых его товарищей, но и тех, кто знал его совсем недолго.

Наши партизаны всегда с гордостью и уважением будут вспоминать, что они сражались с врагом под командованием Юрия Чернявского...»

Имя Павла Мегера страна узнала во время знаменитой эпопеи «Георгия Седова». Вместе с остальными участниками дрейфа кочегар Павел Мегер был удостоен звания Героя Советского Союза. Возвратившись из Арктики, он поступил в мореходный техникум, но не окончил его. В первый день войны Мегер подал в военкомат заявление с просьбой направить его в Северный флот. Мегера послали в морскую пехоту, он защищал подступы к Мурманску, прославился как смелый разведчик. Мегер и погиб в тылу врага.

В 1939 году Московский комитет партии направил Ивана Григорьевича Кузовлева на работу в Главсевморпути. Сначала Кузовлев был инструктором Политуправления, а затем начальником отдела. Всегда чуткий и внимательный, мастер на все руки, он пользовался в коллективе большим авторитетом.

Иван Григорьевич ушел в армию, где стал комиссаром танковой части. Сначала часть, в которой служил Кузовлев, стояла под Москвой, затем ее перебросили на Ленинградский фронт. В конце июля 1941 года танкисты вели с гитлеровцами ожесточенный бой. Целый день не уходил с поля боя головной танк, в котором у пулемета сидел комиссар.

Атаки гитлеровцев были отбиты. Поздно вечером танкисты вывели с поля боя подбитый танк. Похоронили они своего боевого комиссара на опушке леса.

Никогда не забудут защитники Ленинграда о подвигах линейных ледоколов Главсевморпути «Ермак» и «Молотов». С первых

же дней войны суда поступили в оперативное подчинение штаба Краснознаменного Балтийского флота. Они эвакуировали советских людей с побережья и островов Балтийского моря, перевозили войска и вооружение, не раз подвергались атакам подлодок противника, артиллерийскому обстрелу, налетам бомбардировщиков. Но полярные моряки с честью выходили из самых тяжелых положений. Когда наступила первая военная зима, наши ледоколы под непрерывным обстрелом врага обеспечивали ледокольную проводку военных кораблей и транспортов из Ленинграда в Кронштадт, Красную Горку, Шепелев и другие пункты. Не забудьте при этом, что экипажи ледоколов сильно поредели, многие моряки ушли на фронт, а оставшиеся, перенося голод и холод блокады, воздушные и артиллерийские налеты, изнурительный труд, сумели сохранить ледоколы и после освобождения Ленинграда передали их в арктический флот ГУСМП. И тут первая заслуга их командиров — старых полярных капитанов Михаила Яковлевича Сорокина и Николая Михайловича Николаева. Они сумели сплотить вокруг себя людей, вселить в них веру в победу, желание биться с врагом до последнего вздоха.

Гитлеровцы тщетно охотились за обоими ледоколами, хотели во что бы то ни стало лишить их возможности сообщения зимой с Кронштадтом и фортами.

За полтора зимних месяца 1942 года «Ермак» совершил в трудной ледовой обстановке — лютая была зима! — 16 рейсов по маршруту Ленинград — Кронштадт и 6 рейсов к фортам и маякам Финского залива. В вахтенном журнале «Ермака» отмечено, что только за 7 рейсов, проведенных при хорошей видимости, по ледоколу было выпущено около тысячи немецких снарядов. Всего же в первую военную зиму «Ермак» провел под обстрелами врага по каналу Ленинград — Кронштадт 89 судов.

С летчиком полярной авиации Юрием Константиновичем Орловым я впервые познакомился в 1937 году, когда он был вторым пилотом самолета Молокова в полюсной экспедиции. Это был замечательный пилот и обаятельный человек, высокий, статный, красивый, всегда спокойный и приветливый.

На неизменном ПС-84 Орлова застала Великая Отечественная война. На своей машине Орлов перебрасывал оружие и боеприпасы из Москвы в Мурманск. Потом по заданию Наркомата Военно-Морского Флота летал с грузами в осажденный Севастополь. А дальнейшие маршруты его пролегли в осажденный Ленинград, куда Орлов отвез начальника Политуправления ГУСМП В. Д. Новикова с группой товарищей — надо было эвакуировать из осажденного города работников ГУСМП и их семьи.

4 февраля 1942 года Орлов повел свой ПС-84 из Москвы в Череповец. Самолет был загружен полностью — несколько тонн продуктов для эвакуированных ленинградцев.

Экипаж Орлова состоял из людей, чье мастерство уже тогда было известно всей Арктике: штурмана Аккуратова, бортмеханика Кекушева, бортрадиста Наместникова, второго бортмеханика Байка.

Через несколько часов ПС-84 приземлился в Череповце. Пока здесь оборудовали общежитие и столовую для эвакуированных, Орлов, не задерживаясь, вместе с группой Новикова вылетел в блокированный врагом город.

В первый рейс на Череповец самолет был забит людьми до отказа. Чтобы взять как можно больше пассажиров, Орлов сократил до минимума запас горючего. Позднее это вошло в правило при каждом полете из Ленинграда в Череповец.

Сначала Ю. К. Орлов старался летать в составе сборной группы под охраной истребителей. Потом ожидания — пока соберется группа — ему надоели. К тому же часто портилась погода, и групповые полеты отменялись. Тогда, выбирая самую облачную и снежную погоду, Орлов стал летать в Ленинград и обратно по два-три раза в день. Перелет из Ленинграда в Череповец с посадкой в Тихвине занимал у него 1 час 50 минут.

Нередко при подходе к аэродрому в Ленинграде или в Тихвине выяснялось, что поблизости идет бой. Но внизу, как всегда, было аккуратно выложено посадочное «Т». Самолет садился по всем правилам. Только однажды на ленинградском аэродроме «Т» не оказалось. Погода была настолько нелетной, что самолета никак не ждали. И вдруг прямо из снегопада вырвалась машина. Это Орлов делал еще один, «дополнительный» вылет за оставшимися в Ленинграде людьми.

Вскоре самолет Ю. К. Орлова стал ведущим. К нему из Череповца присоединили для полетов в Ленинград другие транспортные машины.

Пришла весна. Аэродромы раскисли. Работать становилось все труднее. В апреле 1942 года эвакуация сотрудников Арктического института была закончена. Уникальные документы и труды — результат более 150 научно-исследовательских арктических экспедиций — были спасены.

Но, самое главное, группа Новикова и экипаж Орлова разыскали и вывезли из Ленинграда более 600 человек, спасли их от верной гибели, от голодной смерти. Вот почему все тридцать лет после Победы старые ленинградцы — сотрудники бывшего Главсевморпути слали поздравления в праздничные дни Валерьяну Новикову и Юрию Орлову.

ПОМОЩЬ ФРОНТУ

Во время войны я получал много заявлений от полярников, работавших на далеких арктических станциях. Полярники просили отпустить их на фронт. Но ведь и в тылу нужны были специалисты! И тогда полярники решили — помогать фронту деньгами.

Помню, что в один из дней я получил две телеграммы примерно одинакового содержания — сотрудники Хатангской речной конторы и полярники мыса Шелагского предлагали начать сбор средств на строительство танковой колонны. Их почин нашел самый живой отклик у работников Главсевморпути.

Коллектив, работавший в бухте Кожевниково, предложил дать танковой колонне название «Советский полярник».

«В это грозное время для нашей Родины мы стоим на полярной вахте,— писали полярники бухты Кожевниково.— Мы отдалены от фронта тысячами километров, мы лично не имеем возможности защищать с оружием в руках честь Советского Союза, независимость и свободу нашей Родины, так пусть же танковая колонна «Советский полярник», построенная на наши денежные средства, беспощадно громит врага до полного его уничтожения».

Дружно откликнулись на этот призыв полярники Тикси, Диксона, Малой Хеты, Провидения, Анадыря и других пунктов.

За несколько месяцев на постройку танковой колонны «Советский полярник» было собрано свыше 20 миллионов рублей. По заказу Главсевморпути была построена танковая колонна.

7 ноября 1942 года, в день 25-й годовщины Великого Октября, я был в Москве. Мне позвонил Валериан Дмитриевич Новиков:

— Иван Дмитриевич, послезавтра едем передавать бойцам танковую колонну «Советский полярник».

Утром 9 ноября за мной заехал Новиков, и машина помчала нас за город по Киевскому шоссе. Проехали лесной массив, свернули и очутились на поляне, окруженной со всех сторон соснами. На ней стояла колонна тяжелых танков. На машинах белели слова «Советский полярник», перед каждым танком выстроился экипаж в новеньких меховых комбинезонах.

— Обмундирование тоже куплено на средства полярников,— сказал мне Новиков.

Мы подъехали к колонне. Танкисты застыли по стойке «смирно», молодые, подтянутые, сильные.

Командир колонны отдал рапорт, и тут же состоялся митинг. Почетное право передать танки бойцам было предоставлено мне. Волнение перехватило горло. Сказал коротко:

— Родные мои! Сильнее бейте врага, уничтожайте его беспощадно. Пусть каждый из вас думает только об одном — уничто-

жать, уничтожать и еще раз уничтожать гитлеровских палачей... Да здравствует наша победа!..

Новые машины принимали танкисты, уже завоевавшие в боях с гитлеровцами почетное гвардейское звание. Лейтенант Шекун от имени танкистов дал клятву беспощадно громить врага.

Первое боевое крещение танковый полк «Советский полярник» получил под Сталинградом. 4 декабря полк (им командовал тогда подполковник Н. С. Шалыгин) получил боевое задание: очистить от врагов Казачий Курган, северо-западнее Сталинграда.

Жестокий бой длился более четырех часов. Закончился он победой советских танкистов. Уже первый бой показал, что машины, построенные на трудовые сбережения полярников, попали в надежные руки.

Командир полка писал мне с поля боя:

«Часть «Советский полярник» известна всему фронту. Каждый пехотинец знает, что если на поле боя появились танки «Советский полярник», то исход боя решен».

За доблесть и геройство свыше 60 танкистов полка были награждены орденами и медалями Советского Союза.

После напряженных битв в донецких степях танки направили в тыл на ремонт. В пути на колонну неожиданно налетели гитлеровские бомбардировщики. Осколком бомбы был смертельно ранен подполковник Шалыгин. Не пришлось этому отважному воину и талантливому командиру повести дальше свой полк на запад по полям Советской Украины.

Золотые часы — именной подарок герою-командиру от советских полярников — Политуправление ГУСМП переслало старикам родителям. Мы писали им письма, старались, как могли, поддержать в самый тяжелый час их жизни.

«...Примите горячую благодарность материнского сердца,— писала В. Д. Новикову мать Шалыгина,— за вашу чуткость к нашему огромному горю и за все то внимание, которое оказал ваш коллектив памяти моего сына...»

Летом 1943 года полк вместе с другими частями занял плацдарм на западном берегу Северского Донца, в районе Изюма. Фашисты делали все, чтобы сбросить наши части в Северский Донец.

Но танкисты не сдавались, и не было силы, способной остановить их стремительный порыв. Они ломали одну линию немецкой обороны за другой, расчищая путь пехоте. По нескольку дней длились танковые бои.

За участие во взятии города Запорожье полк был удостоен благодарности Верховного Главнокомандующего и получил наименование Запорожского.

Осенью командование полка сообщило мне:

«С июня по ноябрь 1943 года часть прошла с тяжелыми боями сотни километров. В непрерывных боях противнику нанесен большой урон. Полк уничтожил 5392 немецких солдата и офицера, 40 танков, из которых 5 «тигров», 53 самоходных орудия, 138 противотанковых пушек, 235 пулеметов, 124 дзота, 13 бронеколпаков, 142 бронемашины».

Между гвардейцами-танкистами полка «Советский полярник» и их арктическими шефами все время шла оживленная переписка. Гвардейцы регулярно писали нам о своих боевых делах, а Политуправление рассылало эту информацию коллективам Главсевморпути в Арктике. 23 февраля 1944 года полк за боевые заслуги был награжден орденом Красного Знамени.

Летом 1944 года полк участвовал в операции войск 3-го Украинского фронта по окружению и уничтожению вражеской группировки в Ясско-Кишиневском районе и за выдающиеся успехи в этой операции награжден орденом Суворова III степени.

Менялся состав танкистов — многие из них сложили голову в боях за Родину, но жили и множились в полку славные сталинградские традиции и не прерывалась его связь со своими шефами. Полярники отправляли танкистам посылки, писали им письма.

Трижды за время войны подшефную танковую часть посещали делегации полярников во главе с начальником Политуправления ГУСМП В. Д. Новиковым.

Шефство сотрудников ГУСМП над воинами не ограничилось постройкой танковой колонны. В декабре 1942 года коллектив сотрудников Усть-Порта (расположен в устье Енисея) выступил с предложением собрать средства на строительство боевой авиаэскадрильи «Советский полярник».

Скоро в Арктике уже не было коллектива, который бы не отозвался на это предложение.

К середине мая 1943 года на строительство эскадрильи было собрано свыше 8 миллионов рублей.

Меня вызвали из Мурманска в Москву, чтобы я смог участвовать в передаче эскадрильи военным летчикам.

Вручая боевые машины от имени полярников истребительному авиационному полку Героя Советского Союза подполковника Шинкаренко, я обошел строй и каждому экипажу пожелал успеха.

Уже через несколько дней летчики воевали в Белоруссии. Командование полка с законной гордостью писало нам:

«Уничтожено 43 фашистских самолета, из них 20 бомбардировщиков и 23 истребителя. Будьте уверены, наши дорогие шефы, что ваши самолеты попали в надежные руки».

В последующих боях авиаполк «Советский полярник» заслужил высокое звание гвардейского. Высокие награды — ордена и медали Союза ССР — получили свыше 60 летчиков и стрелков.

Летчики полка и полярники крепко подружились. Делегации полярников часто посещали подшефный полк, летчики систематически сообщали о своих боевых делах коллективу Главсевморпути.

Не могу не рассказать и еще об одном виде шефства — заботе полярников о детях погибших воинов. За это благороднейшее дело в августе 1942 года первым взялся коллектив полярников Тикси. На собрании комсомольцев и молодежи Тикси выступил помощник начальника Политуправления ГУСМП Серафим Иванович Головин. Он подробно рассказывал о жизни Большой земли. Упомянул о том, что многие семьи по инициативе работниц московской фабрики «Красный богатырь» берут на воспитание детей, чьи родители погибли во время войны.

Рассказ взволновал всех. Но чем они могли помочь сиротам? Многие полярники своих-то детей не видели по два-три года! Вот тогда и постановили комсомольцы: взять шефство над одним из детских домов. На следующий день общее собрание сотрудников полярной станции одобрило решение молодежи. Коллектив постановил ежемесячно отчислять однодневный заработок на воспитание осиротевших детей и призвал все коллективы Советской Арктики следовать этому примеру.

Ответ не заставил себя ждать. Предложение поддержали полярники острова Диксон, мыса Шмидта, бухты Кожевниково...

Навигация 1942 года уже заканчивалась, поэтому немногие коллективы успели отправить в детские дома посылки. Пришлось ограничиться денежными переводами и радиограммами.

Полярники мыса Шмидта взяли шефство над Клязьминским дошкольным детским домом, где воспитывалось 60 ребятишек. На запрос полярников, в чем нуждаются детишки, директор детдома ответила, что нужны теплая одежда и обувь. Полярники привлекли к шефской работе молодежь, работников фактории. Взрослые собрали деньги, а чукотские школьники сшили меховые варежки и унты для далеких маленьких друзей. С последним пароходом в Клязьминский детдом ушли две большие посылки с теплой одеждой, мануфактурой и продуктами. А к 7 ноября детский дом получил и первый денежный перевод.

Чукотские ребята писали детдомовцам о своих ярангах, оленях и собаках, о том, как они учатся, а полярники — воспитателям о том, как они работают в далекой Арктике.

Всего полярники мыса Шмидта перевели в детский дом 33 тысячи рублей, выслали 60 комплектов одежды и белья, много ману-

фактуры, обуви, десятки килограммов масла, сгущенного молока, сахара и других продуктов.

2 января 1944 года в Клязьминском детдоме была устроена большая елка. На праздник к ребятам приехали начальник и парторг станции мыса Шмидта. Они побывали в детдоме, встретились с воспитателями. «Впечатление очень хорошее. Все ребята веселые, чистые и здоровые. Воспитатели заботливы и внимательны» — так радировали они на мыс Шмидта.

Многих детей, лишенных родного крова и родительской ласки, согрели полярники своей заботой. В 11 детских домах, над которыми шефствовали полярники ГУСМП, жили и учились 1600 ребят.

МОИ ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ

За десять с лишним лет работы в Главсевморпути я познакомился со многими замечательными людьми, что и работали со всей душой, и воевали, как кадровые военные. Некоторые из них трудятся до сей поры; не плавают, конечно, возраст уже не позволяет, но учат молодых любить море и знать его, учат многочисленным премудростям плавания в Арктике.

Разговаривая с молодежью, я всегда ставлю в пример капитана Б. К. Конева, который неизменно вызывал у меня чувство глубочайшего уважения. В 1929 году двадцатилетним парнем поступил Борис Константинович матросом на баржу Дальневосточного флота, которая, наверное не без основания, носила название «Утюг», потом он учился, получил диплом штурмана. Большой жизненной удачей считает Борис Константинович участие в исторической Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода 1932—1933 годов на ледорезе «Литке». Он, студент техникума, плававший матросом, прошел на «Литке» великолепную арктическую школу под руководством одного из лучших полярных капитанов того времени, Н. М. Николаева, потомственного северного морехода. Позднее Конев ходил штурманом в Арктике, а в годы Великой Отечественной войны был капитаном теплохода «Владимир Маяковский», других пароходов, водил суда через океан в порты США, доставлял в Советский Союз военные грузы и стратегические материалы.

Первое наше с Б. К. Коневым знакомство произошло еще в 1933 году. Тогда он был третьим штурманом на пароходе «Анадырь», шедшем сквозным путем из Владивостока в Мурманск, а я в тот год возглавлял полярную станцию на мысе Челюскин, и на «Анадыре», как вы помните, наш коллектив возвращался на Большую землю.

Следующий раз судьба свела нас в 1943 году на трассе Северного морского пути, когда Конев был капитаном парохода «Новороссийск». После войны Борис Константинович, один из лучших знатоков навигации в морях Восточной Арктики, стал руководителем морских операций в Восточном районе и одновременно заместителем начальника Дальневосточного пароходства. В 1965 году Конев занял почетную и ответственную должность капитана-наставника пароходства, а в 1973 году ушел на пенсию. Трудно подсчитать, скольким молодым морякам он дал путевку в жизнь, сколько капитанов и штурманов обучил искусству плавания в арктических льдах.

Я благодарен Борису Константиновичу за его рассказы о судьбах некоторых дальневосточных моряков.

Много лет Б. К. Конев работал вместе с Василием Андреевичем Федосеевым. Имя Федосеева хорошо известно старожилам Севера. И хотя я уже упоминал о Василии Андреевиче в этой книге, мне хочется рассказать о нем несколько подробнее. Родился он в Ленинграде, но называл себя дальневосточником, так как вся его жизнь и работа начиная с 1933 года прошли на Дальнем Востоке. С увеличением объема работы в Арктике рос ледокольный и транспортный флот. Было создано Владивостокское пароходство, и В. А. Федосеев возглавил его.

Он руководил им в течение многих лет, руководил умело. Пароходство успешно выполняло план арктических перевозок как в мирное время, так и в годы Великой Отечественной войны. Федосеев пользовался заслуженным уважением моряков. Уже в солидном возрасте — после сорока лет — Василий Андреевич поступил учиться в Академию морского и речного транспорта и успешно закончил ее. В память о Василии Андреевиче имя его присвоено дизель-электроходу.

Расскажу еще об одной капитанской судьбе. Почетный гражданин города Владивостока Николай Борисович Артюх отдал морю всю свою жизнь.

В войну Артюх командовал пароходом «Белоруссия». В мае 1942 года пароход вышел из Сан-Франциско с грузами для Архангельска. Маршрут судна пролегал Северным морским путем. «Белоруссия» входила в состав того самого каравана, на охоту за которым в августе 1942 года вышли фашистский рейдер «Адмирал Шеер» и вражеские подводные лодки. Самый опасный участок пути от мыса Челюскин до острова Диксон суда преодолели в густом тумане. «Белоруссия» отстала от каравана и шла самостоятельно.

Артюх решил следовать к Диксону через проливы архипелага Норденшельда. Правда, путь этот пролегал вдоль берега по малым

глубинам и судно запросто могло сесть на мель, но зато можно было не опасаться подводных лодок.

«Белоруссия» догнала караван у острова Диксон и до пролива Югорский Шар шла под охраной военных кораблей.

Баренцево море встретило караван жестокими штормами, но моряки радовались непогоде: она помогла судам невредимыми прибыть в Архангельск.

Здесь «Белоруссию» разгрузили и, приняв новый груз, она пошла в Мурманск. На этом переходе судно несколько раз бомбили вражеские самолеты. Усложняли плавание тяжелая ледовая обстановка и штормы. Экипаж работал на пределе сил. За морем и воздухом велось непрерывное наблюдение. Ни на минуту не смыкал глаз капитан.

Уже близка была цель, когда прозвучал сигнал боевой тревоги.

На «Белоруссию» пикировали гитлеровские самолеты. К счастью, в этот момент появились советские истребители, завязался воздушный бой. Тем временем «Белоруссия» вошла под прикрытие береговых батарей и вскоре была в Кольском заливе. Николай Борисович привел судно в Сайда-Губу и поставил его на якорь под отвесной скалой.

Немало таких рейсов совершил капитан Артюх. Всю войну он возил необходимые фронту грузы, сначала на «Белоруссии», потом на «Новороссийске».

Вскоре после войны Николай Борисович был назначен капитаном-наставником Дальневосточного пароходства.

Большая дружба связывала меня и с капитаном Иваном Саввичем Самойленко. Был он человеком прямым до резкости, обладал большим житейским опытом и обостренным чувством собственного достоинства, ни себя, ни своих подчиненных в обиду не давал. В Арктике Самойленко начал плавать с 1933 года, будучи уже опытным судоводителем. Во время войны он совершал полные опасностей рейсы к союзникам, своевременно доставлял в советские порты военные грузы. Если рейсы на Западе конвои проходили в зоне боевых действий гитлеровцев, то на Тихом океане было немало провокаций со стороны Японии.

В январе 1943 года капитан Самойленко вел пароход «Комсомольск», груженный боевой техникой для нашей армии и продовольствием, из Америки во Владивосток через Цусимский пролив. На подходах к проливу моряки узнали о том, что японцы потопили пароход «Ильмень», который шел впереди «Комсомольска».

На «Комсомольске» объявили боевую тревогу. Моряки непрерывно дежурили у орудий. Ночью к левому борту «Комсомольска» подошел японский эсминец и приказал остановиться. Поскольку

требование было незаконным, капитан продолжал идти полным ходом и одновременно сообщил по радио Дальневосточному пароходству о том, что происходит. К другому борту парохода подошел второй японский эсминец, но Самойленко продолжал вести пароход. Японцы направили на «Комсомольск» орудия и пулеметы, и только тогда капитан вынужден был остановить ход. Японцы заняли пароход, закрыли радиорубку и, направив на капитана оружие, стали настаивать на предъявлении грузовых документов.

Капитан Самойленко и первый помощник Павел Антонович Андрияшин заявили решительный протест. Экипаж был готов к отпору. Японцы потребовали, чтобы «Комсомольск» под конвоем двух эсминцев следовал в японский порт. Капитан решительно отказался.

Четыре часа под дулами пистолетов советские моряки вели переговоры с японцами. В конце концов японцы удалились. Экипаж «Комсомольска» продолжал свой путь и выполнил задание: боевая техника и продовольствие для советских бойцов были доставлены во Владивосток.

В наши дни по арктическим морям ходит дизель-электроход «Капитан Бондаренко». Судно названо так в память прославленного судоводителя Георгия Родионовича Бондаренко. Он работал в Арктике с 1929 года, с 1934 года — капитаном. Во время Великой Отечественной войны Бондаренко проявил себя как смелый и находчивый человек.

Пароход «Ангарстрой», на котором он был капитаном, вышел в конце апреля 1942 года из Петропавловска-Камчатского во Владивосток. По пути судно встретило японскую эскадру — четыре линкора и десять эсминцев. К «Ангарстрою» подошел эсминец и остановил судно. На борт советского парохода перешли вооруженные японцы, произвели досмотр судна и отдали приказ: «Задержать судно и направить в порт Кушимото». На пароходе появился новый вооруженный отряд японцев. Офицер предъявил капитану обвинение в передаче по радио во Владивосток военной сводки. Бондаренко категорически отклонил его. Лишь под угрозой расстрела он повел судно в указанный пункт, подняв сигнал: «Подчиняюсь силе оружия».

В Кушимото японцы пытались учинить капитану и матросам допрос. Но все отказались отвечать.

Десять суток не отступали японцы от капитана, требуя, чтобы он подписал предъявленное ему обвинение в передаче военных сведений. Десять суток экипаж «Ангарстроя» напряженно ожидал исхода провокации. Мужество и верность долгу победили. Днем 1 мая над судном пролетел японский самолет, а в 22 часа 25 минут «Ангарстрой» был торпедирован и сразу начал тонуть.

Все усилия спасти пароход оказались напрасными. Георгий Родионович сошел в шлюпку последним, за несколько минут до гибели судна. Экипаж спасся. Моряки на шлюпках направились к ближайшему берегу. Через четыре часа их подобрало японское торговое судно «Кайо-мару». Как только советские моряки поднялись на палубу, их тщательно обыскали.

Бондаренко попросил капитана японского судна доставить экипаж в ближайший порт и разрешить послать во Владивосток радиограмму о гибели «Ангарстроя». Однако японцы отказались выполнить вторую просьбу. На следующий день японский капитан стал настаивать, чтобы в радиограмме было указано, что пароход «Ангарстрой» потоплен американской подводной лодкой. Бондаренко наотрез отказался сделать это.

«Кайо-мару» доставил команду «Ангарстроя» в Шанхай, в японскую войсковую часть. Капитану Бондаренко все же удалось связаться с советским консульством, и после вмешательства советских дипломатов 8 мая 1942 года экипаж «Ангарстроя» был освобожден из японского плена.

Георгий Родионович Бондаренко после войны также занял должность капитана-наставника ледового плавания, воспитал немало капитанов, которые водят теперь большие океанские суда.

Имя капитана Ивана Александровича Мана хорошо известно не только флоту, но, пожалуй, всей стране. Ман был капитаном дизель-электрохода «Обь» три первых рейса этого судна в Антарктику.

Своим первым учителем Ман с гордостью называет известного капитана Лухманова, под командованием которого он, будучи курсантом, овладел азбукой морского дела на знаменитом паруснике «Товарищ». На Дальнем Востоке и в Арктике прошел Ман нелегкий путь от матроса до штурмана и капитана. В Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода 1932—1933 годов Ман был вторым помощником у капитана В. М. Стехова на пароходе «Микоян». А пять лет спустя, во время вынужденной зимовки 1937/38 года кораблей в море Лаптевых, он провел в Арктике 15 месяцев на пароходе «Урицкий» старшим помощником капитана. Потом Иван Александрович плавал в Арктике уже капитаном. В 1943 году Мана перевели на Черное море, там он и остался работать. И мы на какое-то время расстались.

Следующий раз судьба близко столкнула меня с Маном в 1954—1955 годах, когда в Отделе морских экспедиционных работ АН СССР, который я возглавляю,— об этом речь впереди — шли разработки планов первой экспедиции в Антарктику. Иван Александрович работал тогда в Министерстве морского флота, в морской инспекции. Его очень увлекла идея экспедиции, он стал

активным участником нашей инициативной группы, и закономерно, что когда дизель-электроход «Обь» был определен флагманским кораблем первой экспедиции, то капитаном его назначили И. А. Мана.

После плаваний в Антарктику Ман снова вернулся на Черное море и стал капитаном пассажирского лайнера «Петр Великий», пока его опять не отозвали в министерство, в морскую инспекцию. Но и, годы спустя, получив пенсию, Ман продолжает работать в морской инспекции.

Мы часто встречаемся с ним и теперь. И. А. Ман все последние годы возглавляет Полярную комиссию Московского филиала Географического общества СССР, я же — председатель этого филиала. Этот человек необыкновенно предан морю, он активный пропагандист знаний об Арктике и морях. Крепкая дружба связывает старого капитана со школьниками подмосковного города Таруса — юными полярниками пионерского отряда имени Прончищева; Иван Александрович регулярно вовлекает в работу Географического общества и Музея морского флота учащихся московских школ, учит ребят любить географию, Арктику и море.

Рассказывая о капитанах, не могу не упомянуть о прославленном судоводителе Анне Ивановне Щетининой. Я знал ее меньше, чем многих других капитанов. В хмурый ноябрьский день 1943 года, когда я был в Доме Советов в Петропавловске-на-Камчатке, вошла ко мне молодая женщина в кителе с четырьмя капитанскими нашивками на рукавах и представилась:

— Капитан парохода «Жан Жорес» Анна Щетинина. Прибыли сегодня из США, идем с грузом во Владивосток.

Я поздравил Анну Ивановну с благополучным переходом через океан и выслушал ее обстоятельный доклад. Держалась она строго, докладывала четко.

Это был уже не первый корабль, которым командовала Щетинина. Незадолго до этого Анна Ивановна привела в Сиэтл пароход «Родина», получила указание сдать его другому капитану, а сама выехала в Лос-Анджелес для приемки нового судна. Анна Ивановна рассказала, как не хотелось ей покидать коллектив, с которым сроднилась за несколько трудных рейсов.

С парохода «Родина» ей разрешили взять только шестерых членов экипажа, остальных должны были дать на месте. Разумеется, капитаны посылали на «Жана Жореса» из своих экипажей самых неквалифицированных и ненадежных людей. И вот из таких-то моряков Щетининой пришлось сформировать экипаж и пойти с ним в рейс. Анна Ивановна была не только волевым командиром, но и прекрасным воспитателем. Прошло совсем немного времени, и экипаж «Жана Жореса» являл собой сплоченный

коллектив, проникнутый духом высокой дисциплины, спаянный крепкой дружбой. Те, кто побывал на борту «Жана Жореса», рассказывали, что на судне царил образцовый порядок.

— Есть ли у вас какие-либо просьбы? — спросил я на прощание у Щетининой.

— Единственная. Прошу как можно скорее отправить нас во Владивосток, чтобы выгрузить оборонные грузы и уйти потом за новыми...

«Жан Жорес» покинул Авачинскую бухту и благополучно дошел до Владивостока. В следующем рейсе экипаж «Жана Жореса» под командованием капитана Щетининой отличился при спасении гибнущего парохода «Валерий Чкалов», а затем в Аляскинском заливе в сильный шторм сам попал в беду: слабый сварной корпус судна типа «Либерти» не выдержал и дал трещину, помещения парохода стали заполняться водой. Но Щетинина умело организовала аварийно-спасательные работы и благополучно довела судно до порта Датч-Харбор.

Интересно сложилась жизнь этой незауряд..ой женщины. Трудно, почти невозможно было осуществить молодой девушке сокровенное желание стать моряком, но она добилась заветной цели.

Щетинина была принята во Владивостокский мореходный техникум, успешно закончила его в 1929 году, а в 1935 году уже получила первую капитанскую должность — на судно рыболовного флота «Чавыча». Потом были другие корабли, другие экипажи, и всегда моряки этих судов образцово выполняли все рейсовые задания. Анна Ивановна была награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Война застала Щетинину в Ленинграде, где она училась в Институте инженеров водного транспорта. Анна Ивановна была назначена капитаном парохода «Саул», совершала смелые рейсы в Балтийском море, выполняла задания командования, участвовала в десантных операциях и эвакуации населения Советской Прибалтики. Осенью 1941 года Щетинину вместе с группой балтийских капитанов отправили во Владивосток, и она вновь стала работать капитаном в Дальневосточном пароходстве. Когда началась война с Японией, пароход «Жан Жорес» был передан в оперативное подчинение Тихоокеанского флота, и его экипаж под командованием А. И. Щетининой участвовал в десантных операциях на Южном Сахалине и Курильских островах.

В 1949 году Щетинина окончила институт и перешла на преподавательскую работу — сначала в Ленинграде, а потом в родном Владивостоке, где и теперь в Дальневосточном высшем инженерном морском училище готовит кадры судоводителей. Имя Анны Ивановны Щетининой, прославленного капитана, доцента, актив-

ной общественной деятельницы, широко известно не только в нашей стране. Ее всегда отличала и отличает безграничная любовь к своей морской профессии. И совсем не случайно свою книгу она заключает следующими словами: «Говорят, что привязанность к своей профессии — признак ограниченности интересов. Пусть будет так. И все-таки хорошо, что у человека есть такая привязанность. Что касается меня, то я ценю свою профессию — одну из древнейших и вечных профессий — выше всего. И своих товарищей — большую армию тружеников моря — глубоко уважаю. Мне всегда не по себе, когда я не могу быть с ними там, в море...» *.

ВЫХОДИМ В МОРЕ

1946 год внес неприятные перемены в мою судьбу: я стал часто болеть. Тяжело сказывалась на здоровье не только моем, но и многих товарищей, система работы по ночам. На рассвете ехал я домой, а уже в десять утра снова надо было ехать в Главсевморпути.

Арктическая навигация 1946 года выдалась тяжелой. В это самое ответственное для меня время я свалился с приступами стенокардии. Врачи настаивали на длительном лечении. В июле я уехал с Галиной Кирилловной в санаторий «Кемери» на Рижском взморье, поручив ГУСМП своим заместителям В. Д. Новикову и А. Е. Каминову. Оценив реально свои возможности, я решил просить правительство освободить меня от должности начальника Главсевморпути.

В последних числах месяца меня вызвали к телефону. Алексей Николаевич Косыгин поинтересовался, как идет мое лечение, и сказал:

— Иван Дмитриевич, учитывая состояние вашего здоровья, правительство решило удовлетворить вашу просьбу: вы освобождаетесь от должности начальника Главсевморпути и вам предоставляется длительный отдых для поправки здоровья. Я сообщаю вам об этом по поручению Совета Министров.

Я поблагодарил А. Н. Косыгина. И хотя очень мне было жаль бросать Арктику, длительная болезнь сделала невозможным возвращение к прежней работе.

На пост руководителя ГУСМП был назначен Александр Александрович Афанасьев — опытный моряк, умелый руководитель транспортного флота. Капитан дальнего плавания, начальник морской инспекции Балтийского пароходства, начальник Дальнево-

---

* *А. Щетинина.* На морях и за морями. Владивосток, 1968, стр. 143.

сточного пароходства и, наконец, заместитель министра морского флота — таков был его трудный путь.

Не могу передать грусти, которая охватила меня от сознания того, что я отрываюсь навсегда от любимого дела, которому отдал столько лет жизни, от коллектива, с которым сроднился.

Два последующих года были самыми непроизводительными и самыми унылыми в моей жизни. Из-за болезни я оказался в положении человека не у дел, а хуже этого, кажется, нет ничего.

Самой большой моей радостью было, что мои товарищи по дрейфу на льдине — П. П. Ширшов, Е. К. Федоров и Э. Т. Кренкель — регулярно приезжали ко мне. Такие встречи действовали на меня лучше всякого лекарства. Дружеские связи поддерживали со мною и многие полярники и работники Главсевморпути. По-прежнему пачками приходили письма от моих избирателей из Карело-Финской ССР, от полярников, часто от незнакомых людей с различными просьбами: помочь получить жилье, устроиться на работу, достать лекарства, дать жизненный совет и многое, многое другое. Я старался, как мог, быть полезным людям, и это приносило большое удовлетворение.

Осенним днем 1948 года ко мне приехал академик П. П. Ширшов вместе с видным полярным ученым-биологом В. Г. Богоровым. Разговор повели без всякой дипломатии, с ходу.

— Мы приехали, Дмитрич,— сказал Ширшов,— просить тебя помочь нам.

И Ширшов рассказал, что перегружен делами — он был не только министром морского флота, но и возглавлял в Академии наук институт.

Ширшов предложил мне должность своего заместителя в Институте океанологии...

— Тебе и объяснять не надо,— продолжал Ширшов,— что в институте я бываю редко. Вениамин Григорьевич — мой заместитель, но его дело — наука. А нам предстоит очень большая организационная работа...

— Прежде всего надо развернуть экспедиционную деятельность,— подхватил Богоров.— А у вас огромный опыт в этом деле. В институте начинает работать первое научно-исследовательское судно «Витязь», организована станция в Геленджике. Институт должен наконец выйти в море, и, чем скорее, тем лучше.

— Мы приглашаем тебя на должность заместителя директора Института океанологии по экспедициям,— закончил Ширшов.— Должность скромная, но зато творческая! Я предоставлю тебе полную свободу действий. Мы очень рассчитываем на твой опыт...

Все это было для меня неожиданностью. За два года много воды утекло, большие перемены произошли, и я понимал, что надо приставать к какому-то берегу. Душа моя давно требовала работы.

Я поблагодарил Ширшова и Богорова, пообещал дать ответ несколько позже.

В один из следующих дней я поехал в ЦК партии на прием к секретарю ЦК ВКП(б) Алексею Александровичу Кузнецову и рассказал ему о предложении Ширшова.

— Советую вам дать согласие,— ответил Кузнецов.— Работать в Академии наук почетно.

Я уважал А. А. Кузнецова и не мог не прислушаться к его словам, потому что этот человек всегда относился ко мне с чувством симпатии, которое, конечно, было взаимным.

И я сообщил Ширшову, что принимаю его предложение.

Так начался новый этап моей жизни. Эта работа — создание советского научного флота и организация экспедиционных исследований в океанах и морях — продолжается вот уже тридцать лет. То, что мы имеем сейчас, несравнимо с тем, что было.

Начинать пришлось на голом месте.

Впрочем, это здорово — стоять у истоков нужного дела. Это всегда интересно, хотя и сопряжено со множеством трудностей.

Академик Петр Петрович Ширшов был не только крупным ученым, но обладал еще неоценимым даром — предвидел пути развития науки и был прекрасным ее организатором.

В самом начале 1941 года Ширшов создал в Академии наук СССР Лабораторию океанологии, в основном для обработки и анализов материалов, собранных нами на дрейфующей станции «СП-1». К работе он привлек видных ученых: планктонологов В. Г. Богорова и П. И. Усачева, физика моря Б. В. Штокмана, микробиолога В. О. Калиненко. Окончилась война, и Ширшов, вернувшись к научной работе, одним из первых определил и сформулировал задачи советских ученых в изучении морей и океанов. По его инициативе в декабре 1945 года был организован Институт океанологии: слили Лабораторию океанологии и Каспийскую экспедицию. Эту экспедицию тогда возглавлял авторитетный советский гидролог и обаятельнейший человек профессор Б. А. Апполов.

Ширшов привлек в новый институт многих крупных ученых.

Коллектив института был небольшим, и занимали мы всего четыре комнаты в особняке на улице Обуха в Москве. Ширшов попросил меня заняться ликвидацией «надомничества» — многие научные сотрудники неделями не появлялись на работе — и найти

приличное здание для института. Легко сказать — отыскать подходящее здание в условиях послевоенной Москвы. Пришлось постучаться в двери управляющего делами Совета Министров СССР Чадаева и председателя Моссовета Бобровникова. С их помощью удалось получить в проезде Владимирова трехэтажный каменный корпус. В нем размещалась ткацкая фабрика, которую намечали перевести в другой район. Фабрику действительно перевели, пришли проектировщики и строители, в бывших цехах спроектировали и построили лаборатории и научные кабинеты. В 1950 году институт наконец переехал в новое помещение.

Но главной моей задачей было — организовать экспедиционную деятельность. А для этого требовались корабли. Необходимо было создать плавучие лаборатории, а еще лучше — плавучий институт. Таким институтом стал «Витязь», сыгравший выдающуюся роль в успехах советской морской науки.

Все мы понимали, что только с помощью большого экспедиционного судна институт сможет развиваться и приносить пользу Советскому государству. Но непросто было построить такое судно в годы, когда страна еще залечивала раны, нанесенные войной, когда не хватало самого необходимого. Проектирование и постройка нового корабля заняли бы шесть-семь лет. Оставался единственный путь — приспособить для наших целей одно из имевшихся судов. Ширшов, как министр морского флота, выделил нам транспортное судно. Подобрать корабль он поручил Вениамину Григорьевичу Богорову и капитану дальнего плавания Сергею Илларионовичу Ушакову. Осмотрев несколько десятков судов, они остановили выбор на грузовом теплоходе постройки 1939 года. С. И. Ушаков составил техническое задание, на основе которого ленинградское специальное проектно-конструкторское бюро разработало проект переоборудования судна в научно-исследовательское. Проект утвердили, и судно отправили в Висмар (ГДР) на судоверфь. После перестройки на судне могли длительное время плавать 135 человек — экипаж и научные сотрудники — при полном обеспечении их всем необходимым. Новый корабль в память о судне, на котором в 1886—1890 годах С. О. Макаров проводил исследования в Атлантическом и Тихом океанах, назвали «Витязем».

Свой первый экспериментальный рейс «Витязь» провел весной 1949 года в Черном море, а летом был направлен на Дальний Восток, и вся последующая история корабля связана с дальневосточными морями, Тихим и Индийским океанами. За двадцать шесть лет работы «Витязь» совершил 60 рейсов, прошел по морям и океанам более 700 тысяч миль.

В результате работ, проведенных учеными на «Витязе», коренным образом изменились представления об Охотском, Беринговом

и Японском морях, пополнились наши знания о Тихом и Индийском океанах.

Данные о природе и ресурсах Мирового океана, полученные участниками экспедиции на «Витязе», осветили принципиально по-новому важные процессы, совершающиеся в толще океанских вод. Трудно назвать кого-либо из известных советских океанологов, кто бы не прошел школу исследователей морей и океанов на «Витязе».

Нелегко было снарядить «Витязь» в первый рейс, но нам охотно помогали многие министерства и ведомства, управления и отделы Академии наук СССР, члены Президиума Академии. Мне приходилось часто обращаться к президенту Академии наук СССР Сергею Ивановичу Вавилову, к этому благородному, глубоко гуманному и мудрому человеку. Счастлив, что имел возможность встречаться с ним. К Сергею Ивановичу я мог заходить в любое время. Но я старался не злоупотреблять его добрым отношением и обращался только тогда, когда надолго «застревал» какой-нибудь крупный вопрос.

— Если бы вы знали, Иван Дмитриевич,— сказал мне однажды Вавилов,— как я завидую тем, кто пойдет в море работать на «Витязе». Какие богатые научные перспективы сулят его экспедиции. Ведь в нашей стране до сих пор еще не было подобного корабля науки. Я готов работать на нем даже лаборантом.

— А почему бы действительно вам не сходить в один рейс на «Витязе»? — оживился я.

Сергей Иванович грустно покачал головой:

— Дела не пустят. Да и врачи не разрешат...

Он достал из кармана маленькую пробирку с таблетками нитроглицерина и показал мне. В ответ я тоже достал из своего кармана это же лекарство и показал Вавилову. Мы засмеялись, хотя веселого в этом было мало.

Сергея Ивановича мучали сердечные приступы, но он каждое утро в 9 часов, а то и раньше уже сидел за работой в своем кабинете. В январский день 1951 года я пришел к нему уже вечером и попросил позвонить министру финансов СССР А. В. Звереву, чтобы тот принял меня: нам не хватало денег на приобретение некоторых приборов и оборудования для «Витязя». Сергей Иванович охотно выполнил мою просьбу, а затем подробно расспросил о результатах недавно закончившейся экспедиции «Витязя» в Охотском море. Из академии мы уходили вместе. Вавилов медленно спускался по лестнице, часто останавливался, тяжело дышал.

— Вам надо немедленно вызвать врача, Сергей Иванович,— сказал я ему, огорченный.



Генерал К. Ф. Телегин,
комиссар одного из полков,
бравших Перекоп, и И. Д. Папанин
у могилы начальника Крымской
Повстанческой армии,
героя гражданской войны
Алексея Васильевича Мокроусова.





Герои Советского Союза —
Анатолий Ляпидевский,
Евгений Федоров,
Иван Папанин, Эрнст Кренкель.
1970 год.

В день восьмидесятилетия
к юбиляру приехали из Ленинграда
старые друзья:
директор НИИ Арктики
и Антарктики
Алексей Федорович Трешников
и полковник
Владимир Болеславович Витоженц.



Борок 1952 года. Таков Борок сегодня.



На приеме у президента Финляндии
Урхо Калева Кекконена.
1975 год.



«Более тридцати лет
мы работаем вместе
с Константином Александровичем
Салищевым
в Московском филиале
Географического общества».

И. Д. Папанин, А. И. Микоян,
А. А. Ишков.
1976 год.





Г. М. Димитров и И. Д. Папанин на отдыхе в Барвихе. 1938 год.

Школьники пришли приветствовать И. Д. Папанина в день его восьмидесятилетия.



Начальник ОМЭРа. 1976 год.



По всем океанам Земли ходят нынче
научно-исследовательские суда
АН СССР.
Наш научный флот —
один из лучших в мире.
На снимке — «Академик Курчатов».

На этот раз он не возражал:

— Да, пожалуй, так и сделаю. Сам вижу, что надо дать сердцу хотя бы небольшую передышку...

Мы простились у подъезда. Ночью Вавилов скончался. Это была тяжелая утрата для советской науки и для всей страны.

Партия и правительство уделяли большое внимание развитию морских экспедиционных исследований. Результаты экспедиций обсуждались на заседаниях Президиума АН СССР и затем докладывались правительству. Еще в первый год работы «Витязя» было принято решение о проведении экспедиции в Охотское море, одновременно был определен комплекс научных задач.

На корабле собрался тогда, в 1949 году, цвет и надежда советской океанологии. Какие имена, какие таланты! Начальником экспедиции был старший по возрасту и стажу научной работы профессор Лев Александрович Зенкевич — ведущий советский морской биолог. Он вел кафедру гидробиологии в Московском университете — талантливый педагог, воспитавший не одно поколение морских биологов, создавший собственную научную школу.

К ученым старшего поколения принадлежал и профессор Семен Владимирович Бруевич, крупнейший гидрохимик, также родоначальник научной школы. На судне работали доктор биологических наук Петр Юльевич Шмидт, видный ихтиолог, знаток дальневосточной ихтиофауны, ближайший сотрудник академика Л. С. Берга, и доктор биологических наук Василий Осипович Калиненко, один из основоположников отечественной морской микробиологии. В экспедиции принимал участие профессор Вениамин Григорьевич Богоров — заместитель директора института по научной части, крупный советский планктонолог. Он возглавлял в МГУ кафедру географии полярных стран.

Вообще же в рейсе «Витязя» биология была наиболее полно представлена. Здесь находились ученики Л. А. Зенкевича, кандидаты наук, специалисты по донной фауне (бонтосу) Зинаида Алексеевна Филатова и Татьяна Владимировна Щапова, доктор биологических наук, один из главных советских специалистов по ихтиопланктону Теодор Саулович Расс.

Гидрологические исследования велись под руководством доктора географических наук Алексея Дмитриевича Добровольского, ведущего советского физико-океанографа. А. Д. Добровольский уже много лет возглавляет кафедру океанологии МГУ. Исследованиями взаимодействия моря с атмосферой занимался кандидат

физико-математических наук Георгий Петрович Пономаренко. Впоследствии он работал заместителем директора Морского гидрофизического института и прославился важными открытиями в Атлантическом океане. Во главе метеорологов стоял видный советский климатолог Владимир Семенович Самойленко.

Работники в геологическом отряде также подобрались что надо: дружные, любящие свое дело. Тон задавал руководитель — доктор геолого-минералогических наук Пантелеймон Леонидович Безруков, человек упрямый и целеустремленный. Пантелеймон Леонидович геологом был первоклассным и успешно применил свой опыт работы на суше для развития советской школы морской геологии. Ныне П. Л. Безруков — член-корреспондент АН СССР. С тем же упорством и настойчивостью, как и в первые годы, продолжает он исследования дна океанов и морей. Его ближайшим помощником был Вениамин Петрович Петелин, впоследствии не раз возглавлявший экспедиции в Тихий океан на «Витязе». Изучению рельефа дна Охотского моря много сил и времени отдал работник Института географии Александр Васильевич Живаго. Весь научный мир знает работы доктора географических наук А. В. Живаго, посвященные изучению дна морей, омывающих Антарктиду.

«Витязь» не случайно называли плавучим университетом, во время экспедиций на его борту набирались опыта и знаний многие молодые ученые. Назову только тех молодых специалистов, которые были участниками первого рейса. Так вот, в первом плавании «Витязя» участвовали аспиранты Александр Петрович Лисицын (недавно избранный членом-корреспондентом Академии наук СССР) и доктор географических наук Глеб Борисович Удинцев. Более четверти века я слежу за их научным ростом, радуясь их успехам. Оба они стали крупными учеными, ведущими специалистами в своих областях знаний, известными и у нас, и за рубежом. В отряде Добровольского работал аспирант МГУ, ученик профессора Н. Н. Зубова Олег Иванович Мамаев. Ныне доктор географических наук О. И. Мамаев представляет советскую морскую науку в Международной океанографической комиссии при ЮНЕСКО. Тогдашний студент МГУ Михаил Евгеньевич Виноградов имеет теперь степень доктора наук, звание профессора, работает заместителем директора Института океанологии по научным вопросам.

Морская техника на «Витязе» была представлена Н. Н. Сысоевым и Е. И. Кудиновым, опытными инженерами-конструкторами механических приборов для морских исследований.

Я не случайно так подробно рассказываю об участниках первого рейса «Витязя» на Дальнем Востоке. Именно они заложили основу новой методики морских исследований. Они первыми освоили

технические возможности такого большого и сложного исследовательского судна, как «Витязь», добились высоких результатов в научной деятельности.

Естественно, что и у экипажа такого судна определились совершенно иные обязанности, чем у команд транспортных судов. Экипаж не только обеспечивал эксплуатацию корабля и безопасность мореплавания, но и активно помогал научным работникам выполнять программу исследований.

Нам повезло, что первые два года «Витязем» командовал капитан дальнего плавания Сергей Илларионович Ушаков, опытнейший судоводитель и остроумный человек. Именно Ушаков установил правильные взаимоотношения экипажа и научного состава: воспитывал членов экипажа в духе единства целей и задач всего коллектива экспедиции, а научных работников приучал к корабельным порядкам.

Деятельность Института океанологии отнюдь не ограничивалась работой на «Витязе». «Витязь» — корабль дальнего плавания, а нам, учитывая нужды страны, необходимо было изучать и прибрежные воды. Для этого требовались малые корабли. Их выделило нам Министерство рыбной промышленности. Отдел геоморфологии и динамики морских берегов, которым руководил В. П. Зенкович, получил возможность работать в экспедициях, и вскоре наши сотрудники уже трудились на Камчатке, в Беринговом и Черном морях.

Получив хорошую лабораторную базу и исследовательские суда, Институт океанологии твердо стал на ноги. Тогдашние руководители Академии наук СССР — президент академик А. Н. Несмеянов и вице-президент академик И. П. Бардин — относились к нам со всем вниманием и помогали оперативно решать бесконечные проблемы и вопросы.

Я горжусь тем, что работал в Институте океанологии на заре его становления, был свидетелем первых его шагов и по мере сил способствовал его превращению в головной научный центр страны в области изучения океанов и морей.

Подходил к концу третий год моей работы в Институте океанологии. Президиум Академии наук СССР доложил правительству о результатах первых рейсов комплексной океанографической экспедиции на «Витязе». Нам надо было представить в Совет Министров на утверждение план и программу новой экспедиции. Разработкой научной части занимались Ширшов и Богоров, а на мою долю выпало согласование с Госпланом и министерствами целого ряда практических вопросов.

Большую помощь оказывал нам главный ученый секретарь Президиума АН СССР А. В. Топчиев.

Однажды я пришел к Топчиеву обсудить с ним неотложные мероприятия. Когда мы «утрясли» первостепенные вопросы, Александр Васильевич, увлекшись, стал рассказывать о перспективах развития морской науки. И вдруг спросил:

— А не считаете ли вы, Иван Дмитриевич, что при Президиуме Академии нам надо создать хотя бы небольшую ячейку, которая вела бы научно-организационные работы по морским экспедициям? Мы, конечно, будем и дальше помогать Ширшову, но нельзя же в фокусе своего внимания держать только один Институт океанологии. Вот смотрите: у нас есть Морской гидрофизический институт, у нас есть биологические станции в Севастополе, в Мурманской области и на Белом море, лимнологическая * станция на Байкале. Ряд институтов и филиалов академии начинают работать на морях и водоемах. Пока они беспомощны, так как не имеют кораблей. Им надо помочь...

— Вы правы,— заметил я.— К нам часто обращаются из других институтов за помощью и консультацией. В Президиуме Академии такой центр действительно нужен.

— Вот и хорошо, что вы тоже так думаете,— продолжал Топчиев.— В проект решения, что сейчас готовится, следовало бы включить пункт о создании отдела по руководству морскими экспедициями.

И закончил неожиданно:

— А начальником этого отдела мы назначим вас. Согласны?

Идея Топчиева сулила богатые возможности для приложения энергии, которой было у меня тогда предостаточно. И я ответил:

— Конечно, согласен!

— И еще об одном надо просить: о создании океанографической комиссии,— продолжал Александр Васильевич.— Была у нас такая комиссия, возглавлял ее академик Лев Семенович Берг, но во время войны она перестала существовать. Я беседовал с учеными Института океанологии и полностью разделяю их мнение, что в Академии наук должна быть междуведомственная комиссия для координации научных программ по изучению океанов и морей...

Решение о комиссии состоялось в июле 1951 года. В нем отмечалось, что результаты экспедиций, проведенных на «Витязе», имеют теоретическое и практическое значение. Экспедиции выполняли в дальневосточных морях большой объем работ, исследовали рельеф дна и донные отложения, распределение и поля питания промысловых рыб и морских млекопитающих. Были найдены

* Лимнология — наука об озерах, их образовании, физико-химических процессах, происходящих в них, и о населяющих озера организмах.

новые районы нереста промысловых рыб, собраны материалы по водообмену морей Дальнего Востока с Тихим океаном, обнаружена разнообразная фауна на больших глубинах.

Внимание Академии наук было обращено на отставание с обработкой материалов экспедиций, отмечены недостатки в области координации научных исследований и определены перспективы развития этой области знаний. На комплексную океанографическую экспедицию АН СССР возлагались проведение гидрологических, метеорологических, гидрохимических и биологических исследований в морях Дальнего Востока, прикурильском районе Тихого океана и на стыке холодных и теплых вод в Тихом океане к юго-востоку от Курильских островов, изучение распределения рыб и морских млекопитающих, определение районов весеннего нереста и зимнего скопления промысловых рыб и полей их питания, изучение глубоководной фауны и условий ее обитания.

В те годы Охотское, Берингово и Японское моря были изучены еще слабо, и правительство поставило перед нами совершенно конкретные научные и практические цели. Эта программа была подкреплена рядом практических мероприятий — отпускались средства на оснащение «Витязя» и малых судов, морякам экспедиционных судов предоставлялся ряд материальных льгот. Мы получили полтора миллиона рублей для приобретения приборов, оборудования и материалов, а штат Института океанологии увеличивался сразу на 80 человек.

Это была очень ощутимая и конкретная помощь нашему делу. Академии наук СССР предлагалось также организовать Междуведомственную океанографическую комиссию для координации научных работ по изучению морей и океанов и создать в аппарате Президиума АН СССР Отдел морских экспедиционных работ (ОМЭР) с целью упорядочения использования экспедиционных судов и обобщения опыта морских исследований.

Я возглавил ОМЭР. Но это совсем не означало, что я порывал с Институтом океанологии. Наоборот, работая в отделе при Президиуме Академии наук, я мог оказывать институту еще большую помощь. Вместе с тем опыт института был неоценим при создании экспедиционного флота и организации экспедиций в других институтах.

Так в конце лета 1951 года «переселился» я на Ленинский проспект в небольшую комнатку одного из каменных флигелей около бывшего Нескучного дворца. Там располагался Президиум Академии наук СССР со своим аппаратом. В этой же комнате поместился и весь аппарат нового отдела — пять человек. Заместителем начальника отдела был назначен Е. М. Сузюмов, ранее ученый секретарь Института океанологии. Главным морским инспектором

стал С. И. Ушаков. На должность главного инженера я пригласил из Министерства морского флота опытного специалиста по технической эксплуатации флота В. П. Полюшкина. Коллектив маленький, но каждый из нас имел солидный рабочий стаж.

Вот уже более четверти века существует этот отдел. Из старого состава остались сегодня только я и Е. М. Сузюмов, да ежегодно на два месяца приходит к нам работать С. И. Ушаков, теперь уже пенсионер.

Работа в Институте океанологии, а затем в Президиуме Академии наук СССР свела меня с людьми иного склада, чем те, с которыми я жил и работал раньше. Работа в Академии обогатила меня дружбой с замечательными людьми.

Таким был А. В. Топчиев, которого я знал и раньше. Специальностью его была химия нефти. Топчиев несколько лет возглавлял Московский нефтяной институт, а затем был выдвинут на пост заместителя министра высшего образования СССР. Вот тогда я и познакомился с ним и проникся к нему чувством большой симпатии. С глубоким удовлетворением воспринял я в 1949 году весть о том, что Александр Васильевич избран академиком и назначен на пост главного ученого секретаря. На плечи Топчиева легла нелегкая работа. Ему пришлось укреплять аппарат Президиума АН СССР, ломать отжившие формы руководства научными учреждениями, вводить четкое планирование и строгую отчетность в деятельность институтов.

А. В. Топчиев обладал острым чувством нового и смело бросался в бой со всем тем, что мешало прогрессу науки. Работоспособность его была колоссальной. Люди тянулись к Александру Васильевичу, так как знали: любая просьба будет выслушана со всем вниманием, и если даже получали отказ, то уходили без обиды. В его приемной и кабинете было всегда полно ученых, хозяйственных руководителей, работников аппарата. Рядом с Александром Васильевичем трудилась его помощница, референт Антонина Васильевна Зайцева. Если, придя к Топчиеву, человек сразу же попадал в атмосферу делового дружелюбия, то эту атмосферу создавала Зайцева. Она была отличным психологом и добрым человеком, а это очень важно для каждого, кто приходил к ученому секретарю.

И еще одно удивительное свойство отличало Топчиева: он прекрасно знал людей, и не просто по фамилии и должности, а помнил, кто чем занимается, над какими научными проблемами работает. Он знал хорошо работников аппарата Президиума АН СССР и требовал, чтобы тот или иной вопрос ему докладывал не начальник управления, а непосредственный исполнитель дела. Александр Васильевич не чурался и самой незначительной работы, всегда

тщательно готовился к обсуждению вопросов на заседании Президиума. Но как бы ни был занят ученый секретарь организационными делами, он никогда не отрывался от своей научной работы. Созданный им Институт нефтехимического синтеза носит теперь его имя, и возглавляет институт один из учеников и соратников Топчиева, известный ученый в области химии нефти, член-корреспондент АН СССР Н. С. Наметкин.

А. В. Топчиев много лет был для меня главной опорой, внимательным другом и добрым советчиком.

Повторяю, начинать нам пришлось с пустого места. Предстояло решить главную задачу — создать экспедиционный флот. Мы прекрасно знали, что за один-два года ее не решить. На постройку специальных исследовательских судов в то время мы рассчитывать не могли: заводы были загружены заказами — сооружались транспортные, рыболовные, военные корабли (в них в первую очередь нуждалось наше народное хозяйство и Военно-Морской Флот). Это сегодня ОМЭР заказывает специальные научные суда и у нас и за рубежом, тогда же и мысли такой не возникало. Поэтому мы старались заполучить уже поработавшие корабли и приспособить их под исследовательские. Но их надо было еще выпросить. Прежде всего я пошел к министру рыбной промышленности СССР А. А. Ишкову. Много самых добрых, самых теплых слов мне хочется сказать в адрес этого человека. Нелегкая у него работа, а главное — беспокойная. Тысячи рыболовных судов бороздят моря и океаны буквально по всему земному шару. Тяжкий это труд — ходить на тральщиках и сейнерах в открытом море, и как часто и много выпадает на долю рыбаков риска и непогоды — ни одежду просушить, ни горячего поесть. И народ в рыбаки всегда шел отчаянный, бесстрашный. Нелегко управлять этой вольницей. Но план лова рыбы должен быть выполнен, и рыбаки его выполняют. А каких трудов и какого напряжения это стоит, хорошо знает Александр Акимович, в прошлом сам рыбак из Темрюка.

Министр понимал роль науки в развитии рыбного промысла, знал, что плавать по морским просторам вслепую, в надежде на случайную удачу, нельзя. В Министерстве рыбной промышленности действовали свои научные учреждения и целая флотилия судов разведки, но этого было мало. А. А. Ишков не раз обращался в Академию наук с просьбой о научном сотрудничестве. И не случайно в программе первых экспедиций первого научно-исследовательского судна ОМЭРа — «Витязь» — важное место заняло изучение районов морского промысла, биологии и экологии рыб и морских животных.

— Ну что, Иван Дмитриевич, опять просить что-нибудь пришел? — улыбнулся Ишков, когда я появился в его кабинете.

— Уж если ты не поможешь ученым, то кто? — отвечал я ему в тон и обычно сразу же выкладывал на стол очередное письмо с просьбой о судне для научных исследований.

Ишков вздыхал:

— На новые не рассчитывай — на каждый корабль нам дан план лова рыбы. Из тех, что скоро списывать будем, можешь выбирать. Но передадим суда не ради прекрасных глаз твоих ученых, а для нашей же пользы...

Академия наук получала два-три старых рыболовных судна и обязывалась провести исследования, интересовавшие рыбную промышленность. Суда обычно капитально ремонтировались и могли послужить науке еще несколько лет.

Вот так постепенно и сколачивали мы флот из среднетоннажных и малых судов, которые передавались институтам и станциям безвозмездно. Мы превращали рыболовные и транспортные суда в экспедиционные. И надо сказать, что такие экспедиционные суда, переоборудованные из средних рыболовных траулеров, как «Академик Ковалевский» Севастопольской биологической станции, «Академик С. Вавилов», находившийся в ведении Черноморского отделения Института океанологии, или «Профессор Дерюгин» Мурманской биологической станции, работали очень продуктивно.

Весьма ощутимую помощь мы получили в 1952 году: нам были переданы десять новых малотоннажных судов типа тралбот. Тралботы строились на верфях ГДР для рыболовного флота, но мы переоборудовали их в исследовательские, и они служат науке до сих пор.

Но это все пока что был малый флот. Для работ в океане мы имели только «Витязя». Наши настойчивые попытки увеличить число крупнотоннажных судов положительных результатов не дали. Не то чтобы мы получали решительный отказ. Руководители Академии наук хорошо понимали значение научных исследований морей и океанов. Однако главное внимание (и финансы тоже) было направлено на развитие физических и химических наук.

В начале 1955 года я обратился с письмом к президенту Академии наук СССР академику А. Н. Несмеянову, в котором рассказал о состоянии дел с морскими экспедиционными исследованиями и далее писал:

«...Современные морские исследования невозможны без специально оборудованных судов, без большой и сложной аппаратуры и приборов. Поэтому одной из основных задач, стоящих перед ОМЭРом, была работа по обеспечению научных учреждений судами, оборудованию на этих судах лабораторий и оснащению их современными навигационными приборами и экспедиционными устройствами.

С 1952 по 1955 год морские научные учреждения Академии наук СССР получили для своих работ исследовательские суда, оборудованные необходимыми приборами и установками. Всего в настоящее время научные учреждения АН СССР располагают 32 исследовательскими судами общим водоизмещением свыше 8000 тонн и мощностью двигателей свыше 8 тысяч л. с. Исследовательские работы развернулись на всех морях, омывающих берега нашей Родины, и на внутренних водоемах...

Должен сказать, что руководители морских министерств и ведомств, сознавая всю важность проведения глубоких и всесторонних исследований океанов и морей для нужд народного хозяйства и обороны страны, всегда оказывали повседневную активную помощь по обеспечению экспедиционных судов Академии наук СССР всем необходимым.

Большие проблемы должны быть решены советской океанологической наукой, бурный рост морских исследований требует увеличения экспедиционного флота за счет постройки более совершенных судов.

Товарищ президент,

я изложил результаты работ Отдела морских экспедиционных работ и нужды флота не для того, чтобы сделать Вам упрек в недостаточной помощи отделу. Это наша работа, и мы ее выполняем, но мы чувствуем, что в Академии наук эта работа, по-видимому, считается ненужной и маложелательной. Я, как коммунист и руководитель этого отдела, не могу согласиться с такой точкой зрения, считая, что морские исследования должны проводиться по более широкой программе и более мощными средствами, чем это делается в Академии наук СССР в настоящее время...»

В общем, письмо было длинное и резкое.

Президиум Академии наук СССР создал авторитетную комиссию для рассмотрения перспективного плана морских и океанских исследований и развития экспедиционного флота. Возглавлял ее член Президиума АН СССР академик С. А. Христианович, в ее работе приняли участие ведущие ученые: академик-секретарь Отделения геолого-географических наук АН СССР академик Д. И. Щербаков, председатель Ихтиологической комиссии академик Е. Н. Павловский и его заместитель член-корреспондент АН СССР Г. В. Никольский, председатель Океанографической комиссии член-корреспондент АН СССР Л. А. Зенкевич.

Комиссия одобрила наши предложения.

К этому времени ОМЭР уже приобрел солидный опыт работы и немалый авторитет. К нам стали систематически обращаться из министерств и ведомств с просьбами об экспертных заключениях по проектам новых исследовательских судов и для разных консуль-

таций по экспедиционным вопросам. ОМЭР стал инициатором ряда важных мероприятий.

По нашему предложению Академия наук активно включилась в обсуждение научных задач изучения высоких широт Арктики и на заседании Президиума академии были обсуждены итоги исследований первых послевоенных экспедиций в высокие широты и результаты работы дрейфующих станций «СП-2», «СП-3» и «СП-4» (их возглавляли Михаил Михайлович Сомов, Алексей Федорович Трешников и Евгений Иванович Толстиков).

У нас были все основания настойчиво требовать средства на постройку больших судов. Во многих странах уже шла подготовка к Международному геофизическому году (МГГ) — 1957—1958 годы,— и правительство Советского Союза официально подтвердило, что советские ученые будут участвовать в этом важнейшем международном мероприятии. При Академии наук СССР был создан Междуведомственный комитет по подготовке и проведению МГГ; возглавил его вице-президент АН СССР академик И. П. Бардин. Большое значение уделялось работам в Мировом океане. Совет Министров СССР рассмотрел предложения Академии наук СССР об участии в Международном геофизическом годе, одобрил их и субсидировал, к великой нашей радости, постройку новых кораблей океанского плавания. Так произошло рождение нового корабля науки «Михаил Ломоносов», а за ним еще двух судов — «Петр Лебедев» и «Сергей Вавилов».

Наконец-то я мог поздравить директора Морского гидрофизического института академика Владимира Васильевича Шулейкина с новым кораблем. Правда, это судно предстояло еще спроектировать и построить, но раз у нас в руках было решение правительства, то мы не сомневались: новое судно скоро будет!

Подобно Институту океанологии, Морской гидрофизический институт был создан также на базе лаборатории. Эта лаборатория выделилась из Геофизического института АН СССР. Организатором нового института и его первым директором стал академик В. В. Шулейкин. В отличие от Института океанологии, включавшего в себя весь комплекс проблем современной океанологии и проводившего широкие геолого-географические и биогеографические исследования, институт Шулейкина вел целенаправленные гидрофизические работы. Но институт не имел собственного судна и проводил экспедиции на арендованных или попутных судах, а такие работы, как показал опыт, были нерентабельны и малопродуктивны.

Вместе с Шулейкиным я поехал к министру морского флота В. Г. Бакаеву, чтобы договориться о передаче нам одного из строящихся судов. У Бакаева мы встретили решительный отказ.

Пришлось перенести вопрос в Комиссию Совета Министров, куда был приглашен также и Бакаев. Увидев, что упорствовать дальше бессмысленно и что решение правительства придется выполнять, Бакаев сдался:

— Возражения свои снимаю. Выбирайте любое судно из заложенных для нас на верфях.

«Михаил Ломоносов» оказался в общем хорошим научно-исследовательским судном, но мог бы быть куда лучше и современнее, будь он построен на базе дизельного теплохода. «Ломоносов» же имел паровую машину, работавшую на жидком топливе.

Техническое задание и эскизный проект нового судна были разработаны в Отделе морских экспедиционных работ совместно с учеными Морского гидрофизического института, а судно построено судоверфью «Нептун» в Ростоке (ГДР).

На океанских просторах появился новый корабль АН СССР водоизмещением около 6 тысяч тонн. Как и «Витязь», это был плавучий институт, в лабораториях которого могло работать в рейсах 60—65 научных сотрудников.

Если «Витязь» прославился изучением Тихого океана и дальневосточных морей, то «Михаил Ломоносов» — Атлантического. С кораблем «Михаил Ломоносов» связано одно из крупнейших открытий мировой океанологии XX века: в Атлантическом океане обнаружено, а позже детально исследовано глубинное противотечение. Его назвали экваториальным подповерхностным противотечением Ломоносова. Это как бы мощная подводная река шириной 200—250 миль, текущая в океане на глубинах 30—50 метров. Течет она вдоль экватора и пересекает Атлантический океан от Южной Америки до берегов Африки. Это открытие изменило прежнее представление о циркуляции водных масс в тропической Атлантике.

Георгий Петрович Пономаренко и другие исследователи течения Ломоносова были удостоены в 1971 году Государственной премии СССР. Большой теоретический и практический интерес представляли также исследования естественной и искусственной радиоактивности океанских вод и атмосферы над ними. Эти исследования проводились под руководством талантливого ученого-гидрофизика Б. А. Нелепо, ныне директора Морского гидрофизического института в Севастополе.

И если успехи Института океанологии АН СССР теснейшим образом связаны с «Витязем», то Морской гидрофизический институт достиг современного уровня работ только после того, как у него появился «Михаил Ломоносов».

Перед началом Международного геофизического года Академии наук СССР была передана немагнитная шхуна «Заря». ОМЭР

не принимал участия в ее постройке. Заслуга ее создания принадлежит бывшему директору Института земного магнетизма Николаю Васильевичу Пушкову и его соратнику, ученому-магнитологу Михаилу Михайловичу Иванову. Но уж если попала «Заря» в академический флот, то пришлось нам заниматься ею всерьез.

Внимания к себе «Заря» требовала большого, забот и хлопот с нею было не меньше, чем с крупнотоннажным океанским судном. Дело в том, что это мотопарусное деревянное, трехмачтовое судно водоизмещением всего 600 тонн было уникальным и по своей конструкции, и по характеру выполняемых рейсов. Даже опытных мореплавателей приводила в восхищение работа коллектива, ходившего на этом судне. Надо быть не только опытными мореплавателями, но и людьми большого мужества, чтобы на таком суденышке бороться с холодными штормами в Гренландском и Норвежском морях, стойко переносить жару тропиков, выдерживать шквалистые ветры Индийского океана и выполнять при этом изо дня в день, из месяца в месяц научные наблюдения.

Шхуна «Заря» — немагнитное судно, и ученые-геофизики вели на нем измерение геомагнитного поля с акваторий морей и океанов. Обычный срок службы деревянных судов — около 10 лет, но благодаря хорошей эксплуатации и заботе о техническом состоянии шхуны удалось продлить жизнь «Зари» вдвое. Когда «Заре» исполнилось 15 лет, Морской регистр СССР предложил нам списать судно. Регистр очень строгая, авторитетная организация, и решение его — закон для всех. Ведь Регистр отвечает за безопасность мореплавания и выдает разрешения на плавание судов в зависимости от их технического состояния. Спорить с Регистром чаще всего бесполезно. Но мы умолили продлить разрешение на плавание «Зари». Для этого предстояло произвести капитальный ремонт судна, что было непросто: ведь в наше время почти не осталось специалистов, которые могли бы строить и ремонтировать деревянные суда. И все же мы отыскали таких специалистов в Эстонии. Мастера Таллинской судоверфи привели «Зарю» в порядок, и, подняв паруса, она вышла в очередной рейс.

Одним из крупных начинаний ОМЭРа — чем Отдел морских экспедиционных работ может справедливо гордиться — была организация первых экспедиций в Антарктику. Материк за Южным полярным кругом был открыт в 1820 году первой русской антарктической экспедицией, но все последующие годы правительство императорской России оставляло без внимания это выдающееся географическое открытие XIX века. Ни одно русское судно более ста лет не приближалось к берегам Антарктиды.

Советские исследования в Антарктиде были начаты в связи с проведением Международного геофизического года.

4 октября 1954 года на своем заседании в Риме Специальный комитет Международного геофизического года принял обращение ко всем странам, в котором, в частности, призывал организовать научные работы в Антарктике.

К этому времени в ОМЭРе были уже подготовлены основные положения плана и научной программы экспедиции в Антарктику. Собственно говоря, такие предложения неоднократно высказывались и раньше. Часть из них была и научно и технически обоснована. Но реализация этих предложений упиралась в главную трудность: у нас не было ледокольных судов на жидком топливе. К 1954 году советский арктический флот пополнился мощными современными судами ледокольного типа, дизель-электроходами «Обь» и «Лена». Такие корабли не только могли преодолеть ледовые преграды на пути к Антарктиде, но и сразу доставить туда тысячи тонн различных грузов, сотни людей.

Поначалу планы экспедиции в Антарктику разрабатывала инициативная группа, созданная при нашем отделе. Никто официально не оформлял ее. В группу на общественных началах, как теперь говорят, пришли те, кого волновали вопросы изучения Антарктики. На каждом заседании инициативной группы велись жаркие дискуссии. Надо было найти отправные точки экспедиции, наметить ясные цели и реальные средства для их осуществления. На берега Антарктиды еще не высаживался ни один советский человек, в нашей литературе почти не было публикаций о природе и географии этого материка. Антарктида была страной загадок в подлинном смысле этого слова.

В инициативную группу входили энтузиасты Антарктики — научные работники, моряки, летчики, инженеры, радисты; большинство из них потом приняло участие в антарктических экспедициях.

Обычно на заседаниях инициативной группы председательствовал я. Е. М. Сузюмов координировал деятельность групп, которые занимались отдельными разделами программы. Так, рабочую группу по океанографии возглавлял доктор географических наук В. Г. Корт — директор Института океанологии, занявший этот пост после смерти П. П. Ширшова. Заместитель директора Морского гидрофизического института доктор физико-математических наук А. М. Гусев разрабатывал вопросы организации работ на материке Антарктиды, и он же осуществлял связь с Междуведомственным комитетом МГГ. А. М. Гусев как нельзя лучше подходил к этой роли: заслуженный мастер спорта, участник обороны Кавказа, он совершил немало походов по ледникам. Проблемы гляциологии и географии намечала группа ученых под руководством доктора географических наук Г. А. Авсюка, а группу

по метеорологии вел крупный знаток климата Южного полушария Г. М. Таубер. Опытные мореплаватели — капитаны дальнего плавания С. И. Ушаков и И. А. Ман изучали навигационные условия, планировали маршруты кораблей, занимались расчетами загрузки судна и выгрузки грузов на ледяной материк.

С. И. Ушаков подготовил затем техническое задание, по которому на Рижском судоремонтном заводе дизель-электроход «Обь» был переоборудован в экспедиционное судно. В авиационную рабочую группу входили известные полярные летчики Герои Советского Союза И. П. Мазурук, И. И. Черевичный, М. Н. Каминский, опытный штурман Д. Н. Морозов и другие. К нам приходили инженеры, радисты, снабженцы. Каждый вносил свои предложения, давал советы, консультации, и каждому находилось дело. Большинство участников инициативной группы были полярниками с большим стажем и опытом работы в Арктике.

Материалы, подготовленные нашей инициативной группой, легли в основу проекта решения, представленного затем Академией наук СССР совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами в Совет Министров СССР.

Идея экспедиции в Антарктику не нашла поддержки у некоторых руководящих работников в министерствах и ведомствах, были и такие, которые рекомендовали не спешить с этим сложным делом.

Нам пришлось много спорить и доказывать. Но не могу не отметить совершенно ясную и твердую позицию руководителей Академии наук СССР — А. Н. Несмеянова, И. П. Бардина, А. В. Топчиева в поддержку этого начинания.

Вопрос об экспедиции в Антарктику был сначала тщательно обсужден в Госплане СССР и нескольких комиссиях. После этого его передали на рассмотрение правительства. Заседание в Совете Министров СССР шло при участии заместителей Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина и И. Ф. Тевосяна, а также некоторых министров и руководителей ведомств. Я делал доклад и еще раз мог убедиться, как всесторонне и тщательно рассматриваются и обсуждаются проблемы, прежде чем по ним принимается решение. Проект наш был одобрен и направлен на утверждение Президиума Совета Министров СССР.

Когда уже были обсуждены все главные проблемы, возник вопрос о том, кто будет начальником антарктической экспедиции.

А. А. Ишков высказал идею:

— Мы считаем, что самой подходящей была бы кандидатура Папанина.

— Правильно,— поддержал Ишкова Тевосян.

Но А. Н. Косыгин возразил, к моей великой печали:

— Не сомневаюсь в Папанине. Но я знаю состояние его здоровья. Надо считаться и с его возрастом...

Конечно, очень мне хотелось довести до конца это увлекательнейшее дело и высадиться на ледяной материк. Я считал, что имею на это прав не меньше, чем многие другие. Но я понимал, что Алексей Николаевич прав. Медицина навсегда закрыла передо мною светофор в такие дальние и трудные плавания, и ни один врач не дал бы мне разрешения отправиться в Антарктику.

Настал долгожданный для всех нас день — 13 июля 1955 года. Наконец-то состоялось решение об экспедиции в Антарктику.

Провести экспедицию поручено Академии наук СССР, Министерству морского флота, Министерству рыбной промышленности СССР и Главному управлению гидрометеослужбы. На Академию наук СССР было возложено утверждение планов экспедиции, руководство научно-исследовательскими работами и обеспечение научными кадрами. Экспедиция получила название Комплексная антарктическая экспедиция Академии наук СССР (КАЭ АН СССР). Она разделялась на две части — морскую и континентальную.

Инициативная группа прекратила существование — свою роль она выполнила. Центр подготовки экспедиции из ОМЭРа переместился в здание Главсевморпути, на улицу Разина. В подготовку первого научного похода в Антарктику включились тысячи людей. Трудно перечислить предприятия, институты, учреждения, вложившие свой вклад в успешное проведение КАЭ.

30 ноября 1955 года от причала Калининградского морского порта отошел флагманский корабль Комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР дизель-электроход «Обь» и взял курс в Южный Ледовитый океан.

Среди членов экспедиции было немало участников инициативной группы. На капитанском мостике стоял И. А. Ман, начальником морской части экспедиции шел В. Г. Корт, авиационный отряд возглавлял И. И. Черевичный, а главным штурманом отряда отправился Л. Н. Морозов. В научном составе экспедиции находились А. М. Гусев, Г. А. Авсюк, А. В. Живаго, А. П. Лисицын и другие. Ученым секретарем экспедиции был назначен Е. М. Сузюмов.

С тех пор прошло более 20 лет. В Антарктике работает уже двадцать вторая советская экспедиция. Наши исследователи прочно обосновались на шестом материке и сделали крупные открытия.

Сменились поколения антарктических исследователей. Академия наук СССР передала роль главного организатора экспедиций

Институту Арктики и Антарктики. Возглавляет этот институт знаменитый полярник и мой добрый друг Алексей Федорович Трешников.

И когда сегодня я читаю статьи о новых научных достижениях советских исследователей Антарктиды и радуюсь этим успехам, то всегда вспоминаю историю организации первой антарктической экспедиции и то, что самые начальные шаги в далекую Антарктику были сделаны в небольшой рабочей комнате Отдела морских экспедиционных работ АН СССР в каменном флигеле возле бывшего Нескучного дворца на Ленинском проспекте, 14. И еще вспоминаю, что был я тогда совсем молодой: всего-то шестьдесят лет!

«АКАДЕМИК КУРЧАТОВ» И ДРУГИЕ

К концу пятидесятых годов академический исследовательский флот представлял собой внушительную силу и Академия наук СССР стала одним из самых крупных владельцев экспедиционных кораблей в мире. У нас было четыре крупнотоннажных судна — «Витязь», «Михаил Ломоносов», «Петр Лебедев», «Сергей Вавилов», шхуна «Заря», несколько среднетоннажных судов — «Академик Ковалевский», «Академик Вавилов» и другие, десятка три малых судов. С таким флотом уже можно было решать сложные задачи. Международный геофизический год (1957—1958 годы) и год Международного геофизического сотрудничества (1959 год) стали новым этапом в развитии нашей океанологии: советские научные корабли вышли на просторы Мирового океана. Успехи советской морской науки получили заслуженное признание на Первом Международном океанографическом конгрессе, состоявшемся летом 1959 года в Нью-Йорке. Большая группа советских ученых прибыла на конгресс на борту «Михаила Ломоносова». Советские ученые получили возможность ознакомиться с достижениями мировой океанографической науки. Наши океанологи могли гордиться результатами своей работы. Но кое в чем мы отставали. Это относилось прежде всего к методам исследований и оснащению экспедиционных судов. В пятидесятые годы у нас преобладали широкие комплексные исследования географического профиля, когда изучались в морях и океанах природа и явления с помощью приборов, основанных на принципах механики. Американцы же, например, основное внимание уже переключили на изучение процессов в толще океанских вод и на дне океанов и в практику своих исследований ввели автоматические и электронные приборы.

Значит, нужны были новые корабли, новое оборудование.

На пороге шестидесятых годов мы столкнулись с той же острой проблемой, что и десять лет назад: как воздух нужны были экспедиционные корабли, оснащенные по последнему слову науки и техники. Иначе наша морская наука могла растерять достигнутые преимущества. Дальнейший прогресс советской океанологии зависел от количества и качества экспедиционных судов.

В 1960 году ОМЭР подготовил докладную записку о состоянии нашей океанологии. Вопрос был обсужден специальной комиссией, и в начале 1961 года состоялось подробное и конкретное решение об упорядочении исследований океанов и морей. Академия наук СССР занялась разработкой теоретических основ современной океанологии, методов и средств исследований океанов и морей для нужд народного хозяйства и мореплавания и проведением этих исследований. Это должно было бы означать значительный шаг в развитии советской океанологии. Однако в Академии наук океанологические исследования по-прежнему шли медленными темпами. Мы опять подготовили — уже на имя нового президента Академии наук СССР академика М. В. Келдыша — докладную записку о состоянии морской науки в системе АН СССР и ее задачах. Докладную записку мы обсудили сначала с некоторыми ведущими учеными и получили их полное одобрение. В январе 1963 года ее подписали академики А. П. Берг, В. В. Шулейкин, Д. И. Щербаков, член-корреспондент АН СССР И. С. Исаков, доктора наук Н. В. Пушков, Ю. Д. Буланже и я. Можно назвать три основные проблемы, которые занимали главенствующее положение в мировой науке шестидесятых годов: ядерная физика, исследование космоса и изучение Мирового океана. Некоторые государства, в первую очередь США, резко расширили программы океанологических исследований, в то время как мы продолжали держаться достигнутого уровня. Американцы ввели в действие одобренный конгрессом десятилетний план развития океанологических исследований. Он предусматривал значительное увеличение объема работ и строительство большого числа новых судов. Комитет по науке и астронавтике палаты представителей США в докладе «Океанология и национальная безопасность» писал: «В научных кругах все больше приходят к убеждению, что тот, кто контролирует моря и знает о них больше, чем другие (не только о его поверхности, но также и о его глубинах), сможет, по-видимому, контролировать мир, независимо от мощи военно-воздушных сил... Есть все основания полагать, что если будет война, океаны, а не воздух или космос будут являться решающим театром военных действий... Если Россия добьется успеха, она будет контролировать торговлю, погоду, средства сообщения,

большую часть запасов питания и в конечном счете все ресурсы Земли, здоровье людей и климат...» *

Конечно, не для достижения военного превосходства в океане строили мы наши планы. Перед отечественной океанологией стояла совершенно другая, гуманная задача: изучить Мировой океан на благо человечества, чтобы использовать биологические, минеральные и энергетические ресурсы морей и океанов для нужд народного хозяйства. А для этого нужны были специальные корабли.

Проектирование нового судна было поручено Институту океанологии.

Когда специалисты ОМЭРа рассмотрели разработанное в институте техническое задание, то ко мне пришли капитан С. И. Ушаков и наш новый главный инженер В. И. Тяжелов.

— Мы допустим большую ошибку, если примем предложение института. Нам предлагают улучшенный вариант «Витязя» и «Ломоносова». А нужен корабль на принципиально иной основе...

Это было разумное предложение, и я поручил товарищам подыскать более приемлемый тип судна. После неоднократных обсуждений решили остановиться на проекте пассажирского теплохода типа «Михаила Калинина», что строился по заказу Советского Союза в ГДР. Советский Союз заказал большую серию таких судов, и первые корабли уже возили пассажиров. Как раз к этому времени в Ленинград пришел корабль «Яков Свердлов», того же типа, что и «Михаил Калинин». Туда и поехали Ушаков и Тяжелов.

Изучив судно, они пришли к выводу, что на базе подобных кораблей можно создать отличное исследовательское судно.

Мы получили одобрение Президиума Академии наук СССР и принялись за дело.

Мы учитывали проблемы, которые определяли лицо мировой океанологии и над которыми предстояло работать на корабле научным коллективам. Учитывали, что на новом судне будут вестись физические, геологические и геофизические исследования. Институт же океанологии отдавал преимущество работам географического и биологического направлений.

Будущий корабль науки создавался при участии многих людей — конструкторов, научных работников, специалистов-судостроителей. К нам в ОМЭР постоянно приходили работники разных институтов, которым предстояло ходить на кораблях в экспедиции. Мы обсуждали с ними проблемы оснащения лабораторий,

* «Ведомости конгресса США», № 920. Вашингтон, Изд-во правительства США, 1960, стр. 45—46, 50.

палубные исследовательские устройства, вели речь о заказах на научное оборудование, с инженерами советовались по техническим и эксплуатационным вопросам, с судоводителями — о новейших навигационных средствах и их размещении.

К нашей радости была удовлетворена просьба Академии наук СССР о постройке экспедиционного судна на базе проекта пассажирского судна «Михаил Калинин». Строить судно должны были на верфях ГДР. Первым сообщил мне эту приятную весть А. В. Топчиев.

Я помчался к Топчиеву, поблагодарил его за радостное известие и сказал, что нужно строить целую серию таких судов. Александр Васильевич засмеялся:

— Аппетиты у тебя...

Но мои слова действительно сбылись очень скоро. На следующий год после переговоров с ГДР было принято решение о заказе сразу трех подобных судов: одного для академии и двух для Гидрометеослужбы. А в конечном счете по этому проекту в Висмаре было построено для Советского Союза одиннадцать судов.

А пока у нас продолжала существовать парадоксальная ситуация: будущий судовладелец — Институт океанологии — не проявлял заинтересованности в судах нового типа.

Все эти разногласия только вредили делу. Я попросил главного ученого секретаря Президиума Академии наук Е. К. Федорова созвать междуведомственное совещание авторитетных ученых и специалистов, чтобы получить квалифицированные мнения о проекте нового судна перед тем, как представить этот проект на утверждение Президиума АН СССР.

Такое совещание состоялось 8 февраля 1962 года. Подавляющее большинство присутствующих высказались за наш проект.

К сожалению, не мог быть на совещании авторитетнейший специалист по морскому флоту, член-корреспондент АН СССР Иван Степанович Исаков. Он был тяжко болен. Человек железной выдержки, Иван Степанович стойко переносил болезнь, но силы все уходили, и недуг постепенно одолевал его. Исаков был талантливейшим флотоводцем, человеком ясного ума и широкого кругозора.

Иван Степанович прислал Е. К. Федорову письмо, которое было зачитано на совещании и произвело большое впечатление на собравшихся. Исаков полностью поддержал наши предложения.

Совещание у Е. К. Федорова стало переломным моментом в процессе работы над созданием нового судна. Научные работники, которым предстояло жить и трудиться на новом корабле науки долгие месяцы, активно подключились к нашим заботам и добросовестно сидели над проектами судовых лабораторий.

Можно долго рассказывать, как создавалось научное судно. Мне же хочется привести выдержки из двух документов.

15 марта 1962 года президент Академии М. В. Келдыш подписал распоряжение Президиума АН СССР.

«Для обеспечения проектирования и строительства научно-исследовательского судна и поставок для него из Советского Союза обязать:

Отдел морских экспедиционных работ АН СССР (т. Папанин И. Д.):

а) осуществлять руководство проектированием и постройкой научно-исследовательского судна в соответствии с требованиями, указанными в распоряжении АН СССР от 23.VII 60 г. и обеспечивать с участием заинтересованных институтов АН СССР и других ведомств необходимую подготовку проектной документации и изготовления оборудования для судна;

б) представить в июле 1962 г. в Центракадемснаб техдокументацию на оборудование и приборы, подлежащие поставке в 1963—64 гг. в ГДР для завода — строителя научно-исследовательского судна».

В том же марте 1962 года Президиум Академии наук командировал в ГДР Ушакова и Тяжелова. Вот их командировочное задание:

«Во время пребывания на верфи «Матиас Тезен» (г. Висмар, ГДР) вам надлежит:

1. Вести свою работу в повседневном контакте с представителями Минвнешторга и конструкторами верфи по разработке проекта судна в соответствии с техническим заданием, утвержденным Академией наук СССР 13.IX 1960 г.

2. Если выявится невозможность выполнения отдельных пунктов технического задания, то вам разрешается принимать решения на месте по отдельным изменениям или отступлениям от задания с последующим докладом в ОМЭР.

3. Вы должны знакомиться с технической литературой на верфи, с проспектами фирм, с новинками, применяемыми в судостроении, и лучшее применить на проектируемом исследовательском судне.

4. При проектировании вы должны исходить из того, что новое научно-исследовательское судно должно быть построено на уровне лучших современных судов, поэтому особое внимание и требовательность направляйте:

— на создание хорошо оборудованных лабораторий,
— на установку новейших исследовательских механизмов,
— на создание высокого уровня бытовых удобств,
— на создание хороших мореходных характеристик судна.

5. Технический проект судна при полном выполнении требований технического задания должен быть вами согласован и доставлен в Москву для рассмотрения и утверждения руководством Президиума АН СССР.

Вице-президент
Академии наук СССР
академик
А. В. Топчиев».

Мы рассчитывали получить новое судно в 1964 году, но корабль был спущен на воду только в конце 1965 года. И это понятно. Практически создавался совершенно новый тип судна. Приведу только один пример.

Теплоходы типа «Калинина» были пассажирскими. Они часто заходили в порты, и им не надо было возить больших запасов топлива. Иное дело — исследовательский корабль: он месяцами бороздит океанские просторы и должен иметь большую автономность плавания. На «Калинине» был только двухнедельный запас топлива. Ушаков и Тяжелов обговорили этот вопрос с конструкторами верфи. Вскоре из Висмара раздался телефонный звонок. Наши специалисты докладывали:

— В корпусе «Калинина» невозможно значительно увеличить емкость топливных цистерн.

— Какой же может быть выход?

— Выход может быть только один: убрать уложенный на дне мертвый балласт, расширить корпус судна на один метр. Тогда увеличим запасы топлива вдвое и сохраним положительную остойчивость.

Это было очень заманчивое и в то же время смелое решение.

Я отправился к первому заместителю министра внешней торговли Алексею Сергеевичу Борисову. Я знал его еще со времени войны. Борисов был строгий и требовательный руководитель, не боялся брать на себя ответственность, если видел, что предлагаемый вариант на пользу делу.

Алексей Сергеевич выслушал меня и задумался:

— Ваше предложение действительно нарушает основное положение контракта.

— Кому это нужно, возить впустую 200 тонн мертвого балласта и заходить в порты через каждые две недели?

— Подожди, Иван Дмитриевич, не перебивай... Я еще не высказался до конца. Именно учитывая техническую и экономическую целесообразность расширения корпуса, я готов поддержать изменение технического проекта.

В кабинете Борисова был в тот момент торгпред Анатолий Кириллович Крутько. Александр Сергеевич попросил его уладить это дело, чтобы и просьба наша была учтена, и исполнители не были в обиде.

Я от души поблагодарил Борисова.

Что дало нам это усовершенствование? Убрали балласт, емкости топливных цистерн увеличили с 600 до 1350 тонн. Это позволило судам без пополнения топлива проходить до 20 тысяч миль. Сократились затраты валюты на покупку топлива за рубежом.

Новое судно назвали «Академик Курчатов».

Никогда не забуду декабрь 1965 года, дней радости сотрудников ОМЭРа: состоялась приемка «Академика Курчатова». Я был назначен председателем государственной комиссии по приемке судна и поехал в ГДР. После шумной, многолюдной Москвы Висмар поразил меня необыкновенной тишиной и спокойствием. Этот уютный городок на берегу небольшого залива Балтийского моря представлял собою памятник архитектуры. Только окраины были застроены домами современного типа. Почти вся трудовая жизнь Висмара сосредоточена на судоверфи, носящей имя Матиаса Тезена. Тезен был одним из деятелей Компартии Германии. Соратник Эрнста Тельмана, он погиб от рук фашистских палачей.

На верфи трудилось 6 тысяч человек, и верфь определяла ритм жизни городка.

Приемка судна — дело хлопотливое. Мы выходили на корабле в море, участвовали в испытании всех его узлов и конструкций. В суматохе тех дней мы, конечно, еще плохо представляли себе, какие революционные преобразования внесет в советские экспедиционные исследования появление на морских путях «Академика Курчатова» и его младших братьев.

Нас интересовало, как сами ученые оценят судно. «Академик Курчатов» вышел в свой первый рейс. Было это уже в декабре 1966 года. Рейс носил экспериментальный характер: в океанском плавании были испытаны научные возможности этого судна. Ученый совет института вынес решение об итогах первого рейса.

В этом решении, в частности, говорилось, что это научно-исследовательское судно пока не имеет себе равных в мире. Ученый совет выражал благодарность коллективу сотрудников Отдела морских экспедиционных работ, руководившему созданием «Академика Курчатова».

В свой первый рейс, по пути из Атлантики в Одессу, «Академик Курчатов» зашел в порт Монако, где расположен один из старейших океанографических институтов. Возглавлял его ученый Жак Ив Кусто, прославивший свое имя исследованием океанских

глубин. Вот что писала местная газета «Патриот» в номере от 13 февраля 1967 года:

«Вчера вечером новое советское экспедиционное судно (одно из самых современных в мире) ошвартовалось в Монако...

Речь идет об «Академике Курчатове», гордости Академии наук СССР, которой оно принадлежит».

А мы уже готовились к приемке двух других таких же судов. Оправдались наши упрямые надежды, что «Академик Курчатов» не останется единственным судном в научном флоте страны.

В 1966—1968 годах на судоверфи имени Матиаса Тезена в Висмаре было построено еще шесть кораблей науки: «Профессор Визе», «Академик Королев», «Академик Ширшов» и «Профессор Зубов» — для Главного управления гидрометеослужбы, «Академик Вернадский» — для Морского гидрофизического института АН УССР и «Дмитрий Менделеев» — для Института океанологии АН СССР.

Любой подобный корабль — это результат большого труда большого коллектива конструкторов, ученых, судостроителей. Не только основные конструкции судна, но и каждая мелочь, каждая деталь требуют тщательной проработки, обоснования и проверки, прежде чем будут запущены в производство. Как сказал мне однажды инженер из Минморфлота, если раньше проект судна умещался в портфеле, то ныне для перевозки проектной документации современного корабля потребовался бы грузовик. И это понятно: ведь речь идет о миллионных затратах, о безопасности плавания и жизни многих десятков людей, которые станут работать на судне. И конечно, об экономической эффективности, будь то перевозка грузов или научные исследования. В создании серии судов типа «Академика Курчатова» участвовали большие коллективы, и прежде всего я хочу отметить вклад сотрудников ОМЭРа, а также ленинградских конструкторов-судостроителей.

Когда же шло оснащение лабораторий, то нам существенно помогли заместители директора Института океанологии А. А. Аксенов и К. В. Морошкин, член-корреспондент АН СССР геофизик Ю. Д. Буланже, инженер В. И. Маракуев и другие товарищи.

Для верфи имени Матиаса Тезена строительство исследовательских судов было серьезным экзаменом, и коллектив верфи с честью его выдержал. Надо сказать, что у нас всегда было полное взаимопонимание с руководителями, специалистами и рабочими верфи. Представители ОМЭРа часто и подолгу жили в Висмаре, работали совместно со специалистами ГДР над техническим проектом, вели наблюдение в процессе строительства судна. Я тоже трижды приезжал в Висмар, от встреч и делового

общения с немецкими товарищами у меня остались самые лучшие воспоминания. В полном контакте мы работали с конструкторами верфи, которых возглавлял начальник КБ Хорст Вайде. Он всегда старался находить пути наиболее рационального решения наших предложений. Вайде был моим старым знакомым, мы немало работали с ним еще в 1956—1957 годах, когда он был конструктором на судоверфи «Нептун» в Ростоке, где создавался «Михаил Ломоносов». Руководителем технического проекта был пожилой инженер-конструктор Остеррайх, скромный, молчаливый и удивительно трудолюбивый. Остеррайху импонировала сама идея создания научно-исследовательского судна, и он трудился заинтересованно, творчески. С энтузиазмом работал и корабельный архитектор Иоахим Кернер.

Чувство особой симпатии вызывал у меня заместитель директора судоверфи по производству Эрнст Геринг. Этот молодой инженер был душою нашего общего дела, и успешная постройка судов типа «Академика Курчатова» во многом зависела от его умелой организации технологии производства. Член Социалистической единой партии Германии Эрнст Геринг был не только организатором производства, но и общественным деятелем: трудящиеся Висмара избрали его депутатом в Народную палату.

Нас всячески поддерживал советский посол в ГДР Петр Андреевич Абрасимов. Если мы не могли «пробить» решение какой-нибудь сложной проблемы ни своими силами, ни силами работников торгпредства и приемки, я обращался к Петру Андреевичу за помощью, и его помощь была всегда быстрой и конкретной. В Берлине Абрасимов познакомил меня со многими государственными деятелями ГДР, там я был принят и Вальтером Ульбрихтом, с которым был знаком раньше.

Последний раз я приезжал в ГДР в конце 1968 года, когда судостроители закончили строить для нас седьмое судно этой серии — «Дмитрий Менделеев». По пути в Висмар я остановился в Берлине и был, как всегда, с большим радушием принят Абрасимовым. Я обратился к нему:

— Завтра начнет работу комиссия по приемке нового судна. Это займет у нас недели две-три. А потом подъем флага Советского Союза на судне. Не смогли бы вы, Петр Андреевич, присутствовать на этом торжестве?

— Постараюсь приехать.

Абрасимов сдержал обещание, и 17 декабря 1968 года посольская «Чайка» с красным советским флажком была у ворот судоверфи в назначенный час. У причала собралась огромная толпа: это судостроители пришли на торжественный митинг. Первое слово было предоставлено директору верфи Марквардту.

— В 1964 году, когда мы приступили к строительству первого экспедиционного судна, перед нами стояли большие задачи,— сказал Марквардт.— В то время верфь не смогла сразу решиться начать строительство такого сложного судна. Но наши советские друзья и товарищи вселили в нас большую надежду, оказали нам доверие, и сегодня мы можем с удовлетворением отметить, что коллектив верфи принял тогда правильное решение приступить к строительству первого судна. И вот мы сдаем уже седьмое судно этой серии и по четырем дальнейшим ведутся сейчас конкретные переговоры.

Строительство такой большой серии экспедиционных судов одновременно показывает, какие выдающиеся работы ведутся советскими учеными в области исследований и какие средства и мощности инвестируются на благо всего человечества.

Я слушал его и радовался: ведь не прошло и трех лет с того времени, когда в первый рейс вышел в море «Академик Курчатов»!

О том, какие изменения вызвали в развитии нашей морской науки новые корабли, можно судить из заключения Океанографической комиссии Академии наук СССР:

«Создание и внедрение в практику океанологических исследований серии научно-исследовательских судов типа «Академик Курчатов» знаменует собою начало нового качественного этапа в советских исследованиях Мирового океана. Появились новые, более совершенные технические средства, позволившие внести большие изменения в методику океанологических работ, резко увеличить объем получаемой информации и скорость ее обработки непосредственно на борту судна, повысить научную и экономическую эффективность экспедиционных исследований».

Проверка временем — лучший критерий в споре. Сколько было сломано копий, когда решался вопрос о научно-исследовательских судах, сколько попорчено нервов. Теперь бывшие противники ОМЭРа при встречах со мною предпочитают совсем не вспоминать о былых дебатах. Больше того, академик Л. А. Зенкевич, яростный сторонник кораблей типа «Витязя», захотел совершить рейс именно на «Академике Курчатове». Возвратившись, он заехал ко мне.

— Иван Дмитриевич, должен откровенно сказать вам, что создано замечательное судно, на котором можно выполнять любую работу. Спасибо вам и ОМЭРу.

А с профессором В. Г. Кортом получилось еще интереснее. Во время одной из экспедиций было открыто Гвиано-Антильское противотечение. Экспедицию эту возглавлял Корт, причем на корабле «Академик Курчатов». Больше того, за это открытие Корту

и его товарищам присуждена была Государственная премия СССР.

Я не случайно так подробно рассказал об истории создания нового типа научного судна и об его использовании в практике экспедиционных исследований. Эти работы заняли не один год жизни сотрудников ОМЭРа. Правда, говорят, дорого в жизни только то, что стоит нам больших усилий.

* * *

В небольшие и немногочисленные комнаты, в которых располагается ОМЭР, каждый день врываются ветры всех широт и вести со всей планеты.

Отдел занимается не только планированием экспедиций и утверждением научных программ, но и «дипломатической частью». Мы согласовываем стоянки наших судов в иностранных портах и все связанные с этим проблемы. Проводим инспектирование судовой службы и технического состояния судов, составляем планы ремонта судов, занимаемся вопросами заработной платы и организацией труда экипажей судов, готовим отчеты об экспедициях и работе флота и т. д.

Несколько лет работал у нас морским инспектором старый черноморский капитан А. Н. Кремлянский. Теперь его место занимает капитан дальнего плавания Глеб Николаевич Григорьев. Его мы с полным правом считаем воспитанником ОМЭРа. Григорьев пришел работать в академический флот в 1953 году, был штурманом, затем несколько лет командовал «Михаилом Ломоносовым». За эти годы он закончил заочно географический факультет МГУ, в 1970 году защитил кандидатскую диссертацию. Таким образом, мы «заполучили» в одном лице и опытного капитана, и научного работника, что весьма немаловажно, если учитывать специфику нашего дела.

Хотя шестидесятые годы дали нам серию кораблей типа «Академика Курчатова», но к концу этого десятилетия Академия наук все еще располагала малочисленным исследовательским флотом. В это же самое время Е. К. Федоров, ставший начальником Главного управления Гидрометеослужбы, быстрыми темпами строил корабли для своего управления. И Гидрометеослужба имела 14 крупнотоннажных кораблей океанского плавания.

У нас в ОМЭРе дела шли гораздо медленнее. Несколько лучше пополнялся только наш малый флот.

Однажды ко мне зашел Григорий Иванович Галазий, директор Байкальского лимнологического института, ныне член-корреспондент Академии наук СССР. Григорий Иванович посвятил свою жизнь Байкалу.

— Иван Дмитриевич,— сказал ученый,— прошу помощи ОМЭРа. Мы ведем работы на Байкале на катерах, а нам очень нужен хороший экспедиционный корабль.

Я пообещал Галазию:

— Корабль вам построим.

Обещание свое мы выполнили. Правда, с большим трудом. В Киеве на заводе «Ленинская кузница» строились для рыбаков корабли водоизмещением 530 тонн. Наши специалисты разработали проект перестройки такого судна в научно-экспедиционное. Но как переправить его на Байкал? Это была самая трудная часть задачи. Решили: отдельными секциями, а затем собрать их уже на месте. Я поехал в Киев на завод. Коллектив «Ленинской кузницы» охотно откликнулся на просьбу Академии наук. В короткий срок были построены секции судна, а затем на 32 платформах их доставили на судоверфь, действующую на берегу Байкала. Вот уже больше десяти лет «Профессор Верещагин» исправно несет свою службу на Байкале. Ученые Лимнологического института ведут изучение гидрологического режима, химического состава вод, строения дна и геологической истории озера, строения и динамики берегов.

В ноябре 1974 года были изданы «Временные правила охраны вод озера Байкал». Конечно, если все будут строго выполнять их, то это, несомненно, принесет пользу. Но лучше было бы, если бы эти правила действовали уже десять лет назад.

Из большого числа разнообразных работ, что выпали на нашу долю, мне хочется рассказать еще об одной. Это советско-кубинское сотрудничество в исследовании Мирового океана. К совместным работам мы приступили в 1963 году. Тогда на Кубе была создана Академия наук. Правда, с небольшим числом научных учреждений и специалистов. Ранее на Кубе научные работы вели в основном ученые США. Они не захотели сотрудничать с народным правительством Кубы и уехали в Америку, увезя с собой материалы многолетних исследований. В самом плачевном состоянии оказалась на Кубе океанология. По существу, ее не было. В один из летних дней 1963 года меня пригласил к себе вице-президент Академии наук СССР академик В. А. Кириллин.

— Мы заключили соглашение с Академией наук Кубы о научном сотрудничестве и посылаем туда группу ученых для помощи в организации научных исследований. В соглашении говорится и о совместной морской экспедиции. Это дело мы решили поручить ОМЭРу. Учтите, начинать там надо будет на пустом месте.

Опять на пустом месте.

А я всю жизнь любил начинать дело именно на пустом месте. Лучше самим закладывать первые камни, чем принимать из рук других начатое дело.

Нам предстояло определить головное научное учреждение, выбрать судно для экспедиции, подобрать ее участников, составить программу научных работ, подготовить вопросы материально-технического обеспечения и т. д. Вскоре мы доложили руководству основные наметки нашего плана. Поскольку кубинцев в первую очередь интересовали биологические исследования, головной организацией определили Институт биологии южных морей АН УССР, находящийся в Севастополе. К берегам Кубы решено было послать судно «Академик Ковалевский». Тематический план экспедиции был обсужден и одобрен па авторитетном научном совещании.

Научным руководителем этих работ ОМЭР рекомендовал назначить профессора В. А. Водяницкого, крупнейшего знатока планктона южных морей. Прежде чем отправлять судно в далекое плавание, его предстояло отремонтировать. В этих заботах прошла зима 1963/64 года. В марте 1964 года на Кубу полетели Водяницкий и Сузюмов для согласования с кубинцами программы экспедиции. О результатах их поездки можно судить из заключительной части их отчета. В нем, в частности, говорилось:

«...б) Академия наук Республики Куба придает очень большое значение организации морских исследований и надеется, что организуемая советско-кубинская океанографическая экспедиция положит начало систематическим морским исследованиям с применением современных методов.

...г) Академия наук Кубы желает создать Институт океанологии и считает, что этому должны помочь предпринимаемые совместные с советскими научными работниками морские исследования.

2. Выяснены и подготовлены все вопросы для базирования на о. Куба советско-кубинской океанографической экспедиции и обеспечения как береговой ее группы, так и морской на научно-исследовательском судне «Академик Ковалевский».

3. Положено начало междуведомственной координации морских исследований, особенно между Академией наук и рыбной промышленностью. Эта координация приняла организационную форму в виде Океанографической комиссии...»

«Академик Ковалевский» — научный корабль среднего тоннажа — около 500 тонн — имел разрешение на неограниченный район плавания и мог совершить переход через Атлантический океан. Но когда специалисты подсчитали, то убедились, что за этот переход судно изрядно потратит ресурсы своего двигателя, а впереди у него год экспедиционного плавания. Тогда мы решили

доставить судно через океан на буксире за попутным торговым кораблем. «Академик Ковалевский» дошел своим ходом до Гибралтара, а там его взял на буксир большой корабль и благополучно привел в Гавану.

ОМЭР выполнил задание — экспедиция приступила к работе с лета 1964 года и успешно завершила намеченные труды к концу 1965 года. Был собран обширный и ценный материал, характеризующий морские воды, омывающие остров Куба; подготовлены океанологи из кубинцев; заложен фундамент кубинской науки о море.

Уже в феврале 1965 года состоялось торжественное открытие Института океанологии Академии наук Республики Куба. Народное правительство Кубы передало институту большую усадьбу на западной окраине Гаваны, на берегу Мексиканского залива.

Многолетние узы дружбы связывают ОМЭР с организатором и первым директором Института океанологии Кубы профессором Дарио Гитартом Мандей. У него трудная судьба. После революции 1959 года ученый остался одиноким, так как его родные эмигрировали в США. Но Гитарт — истинный патриот своей страны, много лет работает для блага республики. Дарио Гитарт — крупный специалист и признанный авторитет в области морской биологии, успешно внедряющий в кубинскую морскую науку советские методы исследований. Нынешний директор Института океанологии Родольфо Кларо — воспитанник биологического факультета Московского государственного университета имени Ломоносова.

Тот кризис, что переживала наша морская наука в начале шестидесятых годов, был успешно преодолен благодаря выходу в Мировой океан серии научных судов, оснащенных современной техникой. Каких-нибудь десять лет назад наши ученые вели обработку материалов с помощью арифмометра, а сейчас без применения электронно-вычислительной машины не мыслится ни одно исследование.

Значительно расширилось международное сотрудничество в изучении Мирового океана. Наши экспедиции активно участвовали в целом ряде международных проектов.

В экспедициях росли и мужали кадры ученых. Каждая из экспедиций вносила весомый вклад в познание Мирового океана.

Но не только ученые способствовали развитию советской океанологии. Их активными помощниками были и есть члены экипажей экспедиционных судов, в совершенстве овладевшие спецификой работы на кораблях науки. Работать на экспедиционных судах куда сложнее, чем на транспортных. Ведь помимо судовождения и обеспечения безопасности мореплавания капитаны, штурманы, механики, матросы и многие другие участвуют в исследованиях.

Они обеспечивают надлежащие режимы работ судовых и исследовательских механизмов, помогают опускать и поднимать приборы, ставить и снимать буйковые станции, проводят траление и т. д.

Сергея Илларионовича Ушакова, первого капитана «Витязя», можно назвать основоположником школы судоводителей академического флота. После него «Витязем» командовал десять лет капитан дальнего плавания Игорь Васильевич Сергеев, опытный и смелый моряк, образованнейший человек. Они твердо проводили линию: экипаж должен работать не сам по себе, а для науки. Правда, попадались иной раз капитаны, которые разделяли участников рейсов на «научников» и «извозчиков». Такого толка люди в нашем флоте подолгу не задерживались. Те капитаны, что понимали важность решаемых нашими экспедициями задач, придя на судно, оставались на нем десятилетиями. Так, нынешний капитан «Академика Курчатова» Эдуард Альфредович Ребайнс двадцать лет назад совсем молодым пришел на «Витязь» четвертым штурманом. А когда сошел со стапелей «Академик Курчатов», мы перевели Ребайнса на этот корабль старшим помощником капитана. После двух рейсов Ребайнс стал капитаном. Так же сложилась судьба у капитана «Витязя» Анатолия Степановича Свитайло и капитана немагнитной шхуны «Заря» Владимира Ивановича Узолина. Они начали свое плавание на этих судах четвертыми штурманами.

Многие члены экипажей наших судов так полюбили профессию моряка экспедиционного флота и свои корабли, что не переходили на другие суда, даже когда им обещали более выгодные материальные условия. Особенно много таких «долгожителей» было на «Витязе». Рекордсменом среди них является электронавигатор Антон Сергеевич Леонов: он работает на «Витязе» с 1949 года — с самого первого рейса. И, по-моему, весь экспедиционный флот академии знает боцмана «Витязя», а затем «Михаила Ломоносова» Федота Антоновича Никитюка, великого мастера палубных дел. Помню, как удивлял он своим мастерством немецких моряков во время постройки «Михаила Ломоносова» в Ростоке, как обучал их своему искусству сплетать тросы особым методом. Как не вспомнить с благодарностью механика по приборам Федора Ивановича Гаппанцерова, нашего «первопроходца»; после «Витязя» он плавал на новых кораблях: «Михаил Ломоносов», «Петр Лебедев», «Академик Курчатов». Не перечесть, сколько раз, когда ломались приборы, Федор Иванович вытачивал для них новые детали. Гаппанцеров создавал на новых кораблях мастерские по ремонту приборов, налаживал работу этих мастерских, обучал молодых механиков и затем переходил на другое новое судно.

На наших судах царит атмосфера товарищества и взаимовыручки. Во многом это зависело и зависит от капитанов.

Из года в год ширится фронт исследовательских работ в океанах и морях. Научно-исследовательские суда оборудованы теперь приборами и аппаратурой, которые позволяют фиксировать процессы, происходящие в твердой земной коре под океаном, в самом океане, в атмосфере над ним и в космическом пространстве над планетой.

В Мировом океане ходят теперь наши экспедиционные суда, на борту которых ученые проводят исследования космического пространства. В середине 1967 года научный флот Академии наук СССР пополнился новыми судами, и в диспетчерских сводках о движении экспедиционных кораблей появились названия: «Космонавт Владимир Комаров», «Бежица», «Кегостров», «Долинск», «Аксай», «Ристна», «Боровичи», «Невель», «Моржовец». Они участвуют в широкой программе научных исследований верхних слоев атмосферы и космического пространства. Эти исследования проводятся с помощью искусственных спутников Земли и космических аппаратов. Регулярные наблюдения за искусственными спутниками и космическими станциями должны производиться из различных точек земного шара. Стационарные наблюдения организованы на суше (этим занимаются наши наземные станции), в океане такие работы проводятся на кораблях. Научные работники и моряки являются участниками большого международного предприятия — мирного освоения космического пространства.

В 1970—1971 годах Академия наук пополнила свой флот двумя самыми крупными кораблями космической службы — «Академик Сергей Королев» и «Юрий Гагарин». Их оснащение более совершенно и позволяет корректировать полеты автоматических станций, работающих в космосе.

В моем кабинете на большой карте мира морские инспектора передвигают крохотные кораблики. И когда я смотрю на эту карту, то думаю: далеко вперед ушла, хорошими темпами развивается советская морская наука.

ЕСТЬ НА СВЕТЕ БОРОК...

Осенью 1951 года я вспомнил, что три года не был в отпуске. И решил отдохнуть.

Решено — сделано, и в один прозрачный и прохладный день очутился я в Ярославской области. Деревенек там много, рассыпались одна неподалеку от другой. Километрах в полутора от одной мы и «застряли» — поставили у края болота палатку и про-

жили несколько дней. Красота вокруг несказанная. И тишина вековая. Нарушали ее только наши выстрелы: мы били уток. Это теперь у меня не поднимется рука подстрелить птицу — возраст берет свое, да и мир воспринимается по-другому, понимаешь неповторимую красоту всего сущего. А в те годы охота была для меня лучшим и желанным отдыхом. Я словно сбрасывал с плеч десятилетия и был опять веселым и сильным, уходили куда-то заботы, тревоги и огорчения.

В один из дней мы с напарником напрасно проблуждали все утро. Погода испортилась, и золотые, просвеченные солнцем березы стали вдруг серыми и скучными.

— Иван Дмитриевич, собирайся домой,— крикнул шофер Ваня Бельский.— Все равно день пропащий. Ни одной утки.

Мы еще не дошли до палатки, как стал накрапывать дождь. Добравшись до своего жилья, мы быстренько сварганили обед. И тут услышали: кто-то идет к нашей палатке. Я выглянул, подошедший — он оказался сельским почтальоном — поздоровался, а потом протянул мне телеграмму.

— Как ты нашел нас?

— В деревне сказали, где вы тут...

Я, уезжая из Москвы, оставил в ОМЭРе адрес ближайшего почтового отделения — мало ли что может случиться. И теперь на секунду пожалел об этом, но, прочитав телеграмму, забыл и о своем мимолетном огорчении, и об отпуске тоже.

Президент Академии наук А. Н. Несмеянов и главный ученый секретарь академик А. В. Топчиев предлагали мне выехать в соседний район Ярославской области для обследования биологической станции «Борок». Для этой цели Президиум Академии создал комиссию, а я был назначен ее председателем.

С членами комиссии я встретился через три дня, когда они приехали в Борок. Знаком я был только с одним из них — профессором Георгием Васильевичем Никольским, известным ихтиологом. Был он очень высок и худ, рядом с ним я казался Паташоном. Никольский пожал мне руку и протянул бумагу:

— Вот, Иван Дмитриевич, здесь изложены наши задачи...

Я прочел:

«Распоряжение № 1900

г. Москва 1 ноября 1951 г.

Для ознакомления с деятельностью биологической станции «Борок» АН СССР создать комиссию в составе:

1. Доктор геогр. наук И. Д. Папанин (председатель).

2. Проф. Г. В. Никольский (зам. председателя Ихтиологической комиссии АН СССР).

3. Кандидат биологических наук Л. А. Незговоров (Институт физиологии растений им. К. А. Тимирязева АН СССР).

4. Канд. биол. наук А. П. Щербаков (Институт морфологии животных им. А. Н. Северцова).

Обязать комиссию представить в Президиум АН СССР к 12 ноября 1951 г. заключение о работе биологической станции «Борок» и предложения по улучшению деятельности станции, особенно в области изучения искусственных водоемов на примере Рыбинского водохранилища.

Президент Академии наук СССР академик А. Н. Несмеянов
Главный ученый секретарь Президиума Академии наук СССР
академик А. В. Топчиев».

— Почему вдруг возник этот вопрос? — спросил я Георгия Васильевича.

— Сейчас объясню,— ответил Никольский.

И рассказал, что в Президиум Академии наук СССР поступили материалы проверки биологической станции «Борок», проведенной Министерством Госконтроля СССР.

Обнаружилось много недостатков в ее научной и хозяйственной деятельности, и перед Президиумом Академии наук возникла альтернатива: либо передать станцию областным организациям и превратить ее в сельскохозяйственную станцию для обслуживания местных нужд, либо кардинально перестроить ее работу, исходя из задач Академии наук СССР.

— Биостанция существует несколько лет,— продолжал Георгий Васильевич,— академия тратит на нее много денег, а научной отдачи никакой. Президиум академии решил послать сюда комиссию, чтобы мы разобрались на месте в положении дел и высказали свои предложения...

Борок находится в 16 километрах — по прямой — от маленькой железнодорожной станции Шестихино на линии Москва — Рыбинск.

Всем, кто хотел попасть на биостанцию, надо было около четырех часов ехать на лошадях по проселочной дороге. Осенью и весной грязища была непролазная.

Биостанция помещалась в бывшем помещичьем имении. Здесь, пожалуй, не было ни одного добротного дома, все строения пришли в ветхость. Но окрестности пленили нас удивительной красотой. Усадьба стояла на холме, окруженном лесом. Лишь с одной стороны к ней примыкал большой парк, в котором светились золотом высоченные старые березы. Парк был запущен и на редкость красив. С северо-восточной стороны холм постепенно переходил в широкий луг, который простирался до самой Волги,

блестевшей в двух километрах. Безмятежным покоем веяло от этих мест.

Интересна история Борка. Усадьбу построили еще во времена крепостного права. После смерти первого владельца Борок достался в наследство его внебрачному сыну, рожденному от крепостной крестьянки. Этим сыном был мужественный и непримиримый борец с царским самодержавием Николай Александрович Морозов, известный народоволец. Морозов 28 лет провел в одиночном заключении в Петропавловской и Шлиссельбургской крепостях. Человек необычайно одаренный, обладающий большой силой воли и несгибаемым характером, Морозов покинул царскую тюрьму образованнейшим человеком, подлинным энциклопедистом: все эти 28 лет он усиленно учился.

В. И. Ленин высоко ценил революционные заслуги Морозова и вел с ним переписку.

После выхода из тюремного заключения Морозов стал заниматься научной деятельностью. В 1923 году Совет Народных Комиссаров РСФСР по инициативе В. И. Ленина передал Н. А. Морозову Борок в пожизненное пользование. Николай Александрович высказал пожелание, чтобы в имении было организовано научное учреждение, и сам стал в нем первым, тогда единственным, ученым. В 1931 году через имение проезжали две научные экспедиции, и, посоветовавшись с их участниками, Морозов передал Борок Академии наук СССР.

Когда в предвоенные годы Советское правительство утвердило план создания «Большой Волги», Президиум АН СССР решил учредить в Борке Верхневолжскую базу, преобразованную затем в биологическую станцию «Борок». Было это весной 1939 года. Таким образом, перед коллективом «Борка» в первый период была поставлена задача изучения влияния водохранилища на окружающий ландшафт. В ту пору велись главным образом ботанические исследования. Станции было присвоено имя Н. А. Морозова, который скончался в Борке 30 июля 1946 года.

Дом, где жил Н. А. Морозов, превращен в музей. В нем хранятся собрание научных трудов и литературных произведений, многочисленные рукописи, коллекции, письма Николая Александровича. Среди них письма Н. А. Морозова В. И. Ленину, Н. К. Крупской, Ф. Э. Дзержинскому, М. Горькому и другим выдающимся государственным и партийным деятелям и ученым.

Комиссия наша взялась за работу и убедилась вскоре, что научная продуктивность станции крайне мала. В то время биостанцию возглавлял крупный ботаник, очень авторитетный ученый по луговым растениям, член-корреспондент АН СССР А. П. Шенников. Но Шенников жил в Ленинграде, работал в Ботаническом

институте, нес большую преподавательскую нагрузку в университете. В «Борке» бывал редко и приезжал ненадолго. В штате станции числилось восемь научных сотрудников, только один из них был коммунистом.

Вообще же кадры станции оставляли желать много лучшего. Здесь нашли приют разные, в том числе и очень далекие от науки, люди. Где уж тут было говорить о продуктивной научной работе! Та работа, которая велась, относилась в основном к луговому хозяйству. А Рыбинское море? Нам показали более двух тысяч проб планктона, собранных в течение трех лет в водохранилище, но так и не обработанных и, конечно, пропавших. Сотрудники станции упустили благоприятный момент и не начали изучать режим и биологическую жизнь в Рыбинском водохранилище с момента его заполнения. Да и дальнейшая их работа не была направлена на изучение хозяйственного использования водоема.

Когда члены комиссии после обследования разговорились, мнения разошлись. Щербаков и Незговоров считали, что Академия наук должна отказаться от биостанции:

— Пусть принимают «Борок» местные организации и превращают в зональную сельскохозяйственную станцию...

Мы с Никольским были другого мнения.

— Это же настоящая жемчужина,— доказывал Георгий Васильевич.— Какую работу здесь можно развернуть! Надо только руки приложить.

В конце концов, после долгих споров мы пришли к выводу, что «Борок» следует сохранить, но провести перестройку научной деятельности и коренную реконструкцию материальной базы...

Так мы и доложили Отделению биологических наук АН СССР, когда вернулись в Москву, а затем и на заседании Президиума АН СССР. Это заседание состоялось 4 января 1952 года, и мне пришлось выступить как докладчику от имени комиссии. Я рассказал о плачевном состоянии станции, о нуждах и перспективах ее развития. Высказал мнение комиссии, что недостатки в работе станции могут быть устранены только тогда, когда коллектив возглавит опытный директор, при условии, если ему будет помогать дружная и сплоченная партийная организация. В заключение сказал:

— Перед нами два выхода: либо закрыть станцию, признать, что мы бессильны навести порядок, либо помочь «Борку» людьми и средствами, пересмотреть тематику работ так, чтобы здесь была создана образцовая база для разработки проблем, связанных с насущными нуждами народного хозяйства. Комиссия считает, что станция должна быть сохранена.

Когда обсуждение подходило уже к концу, выступил А. В. Топчиев:

— Все предложения комиссии я предлагаю принять и записать в постановление Президиума академии. Но надо решить вопрос о директоре станции. Шенников давно уже просил освободить его от должности директора станции, и, видимо, надо пойти ему навстречу...

Члены Президиума согласились с ним. Топчиев продолжал:

— Найти для «Борка» директора не так-то просто, это потребует времени. Я предлагаю попросить Ивана Дмитриевича принять на себя временно обязанности директора биостанции, энергично развернуть там все мероприятия, которые наметила возглавляемая им комиссия, а тем временем мы подберем директора. Само собой разумеется, ОМЭР остается за Папаниным.

Я поблагодарил и сказал, что на короткий срок согласен возглавить станцию и постараюсь привести ее в должный вид, но для этого нужны особые полномочия, выше, чем права директора станции, в то время весьма ограниченные.

— Мы назначим вас одновременно уполномоченным Президиума академии по вопросам реконструкции и строительства станции «Борок»,— сказал президент.

Вот так состоялось мое «крещение» на новую должность. Я думал, что буду заниматься «Борком» год, от силы два, построю за это время несколько домов, приобрету для станции исследовательские суда, приглашу хороших научных работников и с чистой совестью передам станцию другому директору. Но два года превратились в двадцать лет. Я отдал «Борку» так много времени, здоровья и сил, он настолько прочно вошел в мою жизнь, что все пятидесятые и шестидесятые годы я не представлял своей жизни без «Борка». Обязанности директора я выполнял безвозмездно. Зато хлопот и нахлобучек было с излишком.

Чтобы успешно вести исследовательские работы на Рыбинском водохранилище и по Волге, нужны были хорошие научные работники. Но им в Борке негде было жить. Недаром же А. П. Шенников писал в Президиум АН СССР, что «весьма существенным препятствием к приисканию квалифицированных сотрудников является полное отсутствие в Борке свободной жилплощади».

О том, как нелегко было с жильем, свидетельствует сохранившееся у меня письмо, которое я 17 февраля 1953 года посылал прорабу Н. И. Лапину и копию А. А. Остроумову, исполнявшему тогда обязанности заместителя директора биологической станции.

«...Снимите в ближайших деревнях несколько комнат, оплатите их, организуйте в каждой общежитие на 4—6 человек.

Кроме того, находящуюся рядом с вами, где вы живете, комнату приспособьте под общежитие для временно приезжающих в «Борок» научных работников, поставьте туда 6 коек и оборудуйте соответствующим образом, чтобы получилось хорошее общежитие».

Сегодня и читать смешно эту бумагу. Сегодня Борок — современный город, утопающий в зелени, а в нем гостиница, оборудованная по всем правилам. А тогда самой первой задачей, которую нам предстояло решить, было жилищное строительство. Мне и, конечно, «Борку» повезло: нам активно помогали и руководители Академии наук, и работники управлений и отделов Президиума АН СССР.

Я старался меньше беспокоить просьбами президента, но бывал частым посетителем кабинетов первого вице-президента академика И. П. Бардина и главного ученого секретаря академика А. В. Топчиева.

Иван Павлович Бардин был так же близок моему сердцу, как и Александр Васильевич Топчиев. Бардин был умнейшим и образованнейшим человеком, руководителем крупного масштаба, самым большим специалистом в нашей стране в области металлургии. Он был одним из руководителей строительства Кузнецкого металлургического комбината. Предвоенные годы И. П. Бардин работал в Наркомате черной металлургии, сначала главным инженером главка, потом председателем Технического совета наркомата, затем заместителем наркома. Под руководством Бардина шло проектирование и строительство новых мощных металлургических заводов, освоение прогрессивной технологии металлургических процессов. После войны Иван Павлович перешел в Академию наук. Еще в 1939 году в системе академии Иван Павлович создал и возглавил Институт металлургии, а в войну — Центральный научно-исследовательский институт черной металлургии (сейчас этот институт носит имя академика Бардина).

Иван Павлович Бардин был лауреатом Ленинской и Государственной премий СССР, великолепно знал производственные и хозяйственные вопросы, отличался умением использовать на практике научные результаты и направлять исследования в нужное русло. Бардин был старше меня лет на десять, и, когда мне пришлось работать с академиком, ему уже было под семьдесят. Это был поистине мудрец, человек редкого благородства. Внешне Бардин был суров, но все знали, что у него добрейшее сердце, в любой час он выслушает тебя и поможет. Как первый вице-президент, Бардин ведал вопросами финансов, строительства и материального снабжения, и мне частенько приходилось прибегать к его помощи, особенно когда в Борке полным ходом шло строительство.

Иван Павлович понимал собеседника с полуслова. И я не раз слышал от него:

— Иван Дмитриевич, все ясно. Ваша просьба будет удовлетворена...

Но бывало и так:

— Мне понятна ваша настойчивость, Иван Дмитриевич, но, к сожалению, сейчас помочь не могу. Вернемся к этому вопросу несколько позже...

Бардин был вечно занят. Как-то я спросил его:

— Иван Павлович, а когда же вы отдыхаете? Каждому трудящемуся у нас положен по закону отпуск. Даже академику...

— А я тоже беру отпуск,— улыбнулся в ответ Бардин,— только провожу его так, как мне всего интереснее.

— Как именно?

— Прошу у правительства служебный вагон, подбираю спутников — опытных металлургов, и мы объезжаем несколько металлургических заводов и строек. Одним металлургам полезные советы дадим, у других сами чему-нибудь новому поучимся. Я ведь не кабинетный работник, а производственник. Не могу отрываться от главного дела своей жизни.

И. П. Бардин много времени отдавал строительству Череповецкого металлургического гиганта, часто ездил туда, с нетерпением ждал первых плавок.

Другим человеком, с которым в то время я познакомился и общался, очень часто был Виктор Нифонтович Долгополов, начальник Центракадемснаба. Он ведал снабжением многочисленных институтов академий наук СССР и союзных республик. Его заботой было буквально все — от тончайших электронных приборов до автомашин и строительных материалов. Я всегда удивлялся тем недальновидным руководителям, которые считают снабжение второстепенным делом. Своевременная доставка необходимого оборудования определяет и запуск в плановый срок сложного научного агрегата, и открытие целого института. От снабжения зависит успех работы любой экспедиции, выполнение плана научной работы. Иначе можно провалить самое ценное начинание.

Не случайно я произнес «оду снабженцу». Работа на Севере научила меня уважать эту категорию тружеников. Так вот, Долгополов был снабженцем экстра-класса и человеком высокой культуры. Глубокое понимание нужд и потребностей каждого научного учреждения, четко налаженная работа всей системы снабжения, оперативность в работе и отзывчивость снискали ему заслуженный авторитет в академии.

Четверть века я работал в тесном контакте с В. Н. Долгополовым. Конечно, наш ОМЭР доставил много хлопот его управлению.

В номенклатуре Центракадемснаба появились морские и речные суда, судовое оборудование, морские приборы, большое количество дизельного топлива и прочее и прочее. Но еще больше хлопот доставил я ему, когда началось строительство и оснащение «Борка».

Должен сознаться, что мне порой приходилось сначала строить или заказывать материалы и оборудование, а потом уже оформлять документы. Долгополов ворчал, ругался, грозил, что будет жаловаться на меня Топчиеву, Бардину и президенту, но в конце концов сдавался:

— Ну, что с тобою делать, Дмитрич?! Убедил! Дело полезное, и как не помочь?

Он вызывал своих подчиненных, советовался, из каких источников и фондов выделить для «Борка» строительные материалы, металл, машины, и я уходил от него с нарядами в кармане.

Многим хорошим и очень занятым людям принес я хлопоты, пока «Борок» вставал на ноги.

С давних пор выработалась у меня привычка не пускать деловую бумагу по почте, а «приделывать к ней ноги», то есть с каждым письмом из Академии наук ходить самому. Обычно я покидал кабинет с положительной резолюцией на письме. Всегда проще договориться с кем-то, чем ждать, когда придет официальный ответ на официальный запрос.

Летом 1952 года территория биостанции стала большой строительной площадкой. Прокладывалась широкая улица, по обе стороны которой строители возвели нарядные коттеджи под красной черепичной крышей. Рядом уже намечалась и вторая улица из сборных финских домов.

Теперь настало время заняться кадрами.

Профессора Л. А. Зенкевич, Г. В. Никольский, Н. С. Гаевская рекомендовали мне ученых старшего и среднего возраста для «Борка» на руководящие научные посты и способных молодых ученых, которым в «Борке» представлялась возможность проявить себя.

На должность заместителя директора по научной части решением Президиума АН был назначен профессор Ленинградского университета, крупный зоолог П. В. Терентьев. Мы обговорили с ним направление научных работ станции, и, по рекомендации Терентьева, я привлек в «Борок» еще нескольких ученых. Среди них был талантливый энтомолог и паразитолог профессор Б. С. Кузин, сменивший впоследствии Терентьева на посту заместителя директора по научной части. Одним из первых приехал к нам гидробиолог профессор Ф. Д. Мордухай-Болтовский, большой знаток планктона, человек на редкость беспокойного характера и отмен-

ных способностей. Ботаническую лабораторию возглавила доктор биологических наук К. А. Гусева, а руководить ихтиологическими работами мы пригласили кандидата наук А. А. Остроумова, уже тогда опытного ихтиолога. Руководство лабораторией зоологии принял доктор биологических наук К. А. Воробьев, один из ведущих орнитологов страны, приехавший с Дальнего Востока. Крупные ученые член-корреспондент АН СССР Г. В. Никольский, Н. С. Гаевская, С. И. Кузнецов, А. В. Францев согласились быть нашими консультантами, причем милейший Сергей Иванович Кузнецов совершенно безвозмездно взял на себя заведование микробиологической лабораторией. Вокруг ведущих ученых станции вскоре сгруппировалась научная молодежь — недавние аспиранты и выпускники Московского и Ленинградского университетов. Наконец мы завели и свою аспирантуру. Первыми аспирантами «Борка» стали Артур Поддубный и Юрий Лапин. Ныне оба они известные ученые, причем первый из них ни на один день не порывал с «Борком». Доктор биологических наук Артур Георгиевич Поддубный заведует ихтиологической лабораторией Института биологии внутренних вод.

Постепенно на месте старой усадьбы вырос современный благоустроенный научный городок.

Первый смотр итогам нашей работы мы провели летом 1954 года, после двухлетней реконструкции биостанции. 8 июля мы торжественно отметили столетие со дня рождения основателя биостанции «Борок» почетного академика Н. А. Морозова. Из Москвы, Ленинграда, Ярославля, других городов приехало много гостей — ученых и почитателей славного сына России. На его могиле был поставлен памятник. Этот памятник был заказан еще Сергеем Ивановичем Вавиловым, когда он занимал пост президента академии. Мы провели юбилейное заседание Ученого совета. С воспоминаниями о Морозове выступили его друзья.

Во вступительной речи я подвел первые итоги работы за два года. Приведу выдержку из сохранившегося у меня отчета: «Можно смело утверждать, что научно-исследовательская биологическая станция «Борок» имени Николая Александровича Морозова превратилась в солидное научное учреждение, которое в дальнейшем должно распространить свою деятельность и на другие водохранилища нашей страны. Нашей работой интересуются многие учреждения Москвы, Ленинграда, Горького, Саратова и других городов. Из маленькой научной ячейки, заложенной здесь много лет назад Н. А. Морозовым, выросло крупное академическое научное учреждение с большим будущим».

Но это было только началом. Мы продолжали непрерывно строить. Рядом с коттеджами росли 24-квартирные трехэтажные

дома. В полутора километрах от Борка, на берегу судоходной реки Сунога, сооружался небольшой речной порт. Земснаряд прокладывал от Суноги к Борку канал. Начала работать школа-семилетка. Население поселка росло. Приезжали научные работники, специалисты, члены экипажей судов, рабочие. Каждому надо было дать жилье. Появились магазины, затем клуб-лекторий.

Наши исследовательские суда регулярно проводили экспедиции не только в Рыбинском водохранилище, но и по всей Волге. Особенно тщательно изучались районы новых водохранилищ — Куйбышевского и Волгоградского. Нам уже было тесно в рамках биологической станции, и закономерно стал вопрос о преобразовании «Борка» в институт. Это значило: более ответственные задачи, расширение научной и производственной базы, привлечение новых сил. Надо было строить и строить. И мы строили.

В 1956 году Президиум Академии наук СССР принял решение преобразовать биостанцию «Борок» в Институт биологии водохранилищ. Теперь и я, можно сказать, стал рангом выше: не директор станции, а как-никак директор института.

Если ранее эксперимент занимал небольшое место в работе биостанции, а зона исследований была ограничена Рыбинским водохранилищем, то к моменту создания института уже шли серьезные экспериментальные работы. Первые такие исследования были развернуты в 1954 году в лаборатории микробиологии талантливым учеником Сергея Ивановича Кузнецова Юрием Сорокиным, а затем начались и в других лабораториях: ботанической, физиологии рыб и т. д.

Юрий Сорокин много лет заведовал лабораторией продукционных процессов.

Научные работы станции приобрели целенаправленный характер: биологическое изучение водохранилищ для их наиболее полного народнохозяйственного освоения. Эти исследования велись по трем главным направлениям: во-первых, повышение рыбопродуктивности водохранилищ, во-вторых, их санитарно-гигиеническое состояние и использование и, в-третьих, хозяйственное использование затопляемой и подтопляемой зоны. По каждой из этих трех проблем проводились экспедиционные исследования. Результатом работы были практические рекомендации, имевшие немаловажное значение для хозяйства.

Перебирая в памяти каждый год из двадцати, связанных с «Борком», я прежде всего вспоминаю стройки. Все эти годы мы строили. Заканчивали одни объекты, начинали другие... У нас был создан строительный участок Академстроя, но рабочих не хватало, и можно без преувеличения сказать, что новый «Борок» строил весь коллектив. Закончив трудовой день в лабораториях, научные

сотрудники шли на пристань и помогали разгружать из прибывавших барж кирпичи и цемент или шли на строительные объекты и становились землекопами, помогали закладывать фундаменты, рыли траншеи. Впереди, как всегда, были коммунисты и комсомольцы.

Раньше Борок вообще не имел школы. Вначале мы отвели под школу сборный финский домик. Естественно, что очень скоро он стал тесен. В поселке появилось каменное здание школы-семилетки. Но детское население продолжало расти. И родители вынуждены были учеников старших классов отвозить в Рыбинск или Ярославль, определять в интернаты, снимать для них комнаты. Тревог и волнений по этому поводу было хоть отбавляй. Президиум Академии наук обратился в Ярославский облисполком с просьбой организовать в Борке школу-десятилетку. Просьба была удовлетворена, но построить школьное здание должны были мы сами. Неподалеку от клуба выросло большое, современное школьное здание. Заодно мы сразу построили и многоквартирный дом для учителей.

Рядом появился еще один красивый дом. В нем разместились детский сад и ясли.

Строители возводили два новых лабораторных корпуса, административный корпус и гостиницу, здание столовой, новые дома. Все им помогали.

Мы сразу же отказались от всяких времянок — я считал, что это перевод государственных денег,— и строили добротные дома. Борок был окружен деревнями, многие их жители работали в институте. И понятно, что институт стал центром духовной жизни района, нес культуру в быт местного населения. Когда мы построили клуб, туда потянулась сельская молодежь. Я бывал в те времена в сельских клубах нашего и соседних районов и видел, как в них неуютно. Ходили в клуб только смотреть фильмы, люди сидели в шубах. Любители покурить дымили вовсю.

Мы раз и навсегда установили свои правила. Приходивших встречали дежурные и предлагали раздеться, почистить обувь. Курить полагалось только в отведенном месте. В зрительном зале стояли удобные кресла, всюду чистота и уют. Сначала парни и девушки окрестных деревень пытались перенести к нам порядки своих клубов, но вместо этого сами быстро привыкли к нашим порядкам: преимущества были слишком очевидны. Шли в Борок из деревень девушки в сапогах или валенках, но несли в руках свертки с туфельками. В зал входили — любо поглядеть.

Но клуб — это, конечно, была не самая главная забота в ряду целой вереницы забот. Труднейшей проблемой были пути сообщения. Летом еще ничего — грузы гнали баржами из Москвы и других городов по Волге и затем по Суноге до Борка. Но много грузов

шло и по железной дороге. Все больше людей приезжало тоже железной дорогой. И 16 километров от станции Шестихино до Борка в дождь и слякоть приходилось преодолевать с большими мучениями за несколько часов. Машины застревали в грязи, на выручку приходилось посылать тракторы. Хорошая шоссейная дорога нужна была как воздух.

Помню, как-то вошел ко мне поздним вечером профессор Кузин в мокром брезентовом плаще и грязный с ног до головы.

— Что случилось, Борис Сергеевич? — встревожился я.

— Двенадцать часов добирался на грузовой машине от Шестихина до Борка. Если бы не трактор, до сих пор в грязи сидели бы,— безнадежно махнул рукой Кузин.

С письмом президента АН СССР я отправился к А. Н. Косыгину. Он тогда, в 1958 году, был заместителем Председателя Совета Министров СССР и председателем Госплана СССР. Алексей Николаевич, как всегда, принял меня очень сердечно. Я рассказал о большом научном значении института и перспективах его развития и о том, что отсутствие дороги грозит затормозить все наши планы.

— А есть ли у Академии наук деньги на это строительство? — поинтересовался Косыгин.

— Денег нет. Надеемся на вашу помощь, Алексей Николаевич. Дорога нужна не только для института. Она пройдет через населенные пункты Некоузского района и свяжет с железной дорогой колхозы. Ведь их, как и институт, также мучает бездорожье. Это будет дорога областного значения.

Алексей Николаевич некоторое время внимательно рассматривал принесенную мною карту и потом сказал:

— Кто построит эту дорогу?

— От имени всего нашего коллектива прошу поручить это дело Главдорстрою. Его начальник Федоров находится сейчас в вашей приемной, пригласите его, пожалуйста, в кабинет...

Мне повезло, что перед этим разговором я случайно встретился с В. А. Федоровым и уговорил его дать согласие на постройку дороги. Федоров мыслил перспективно; он понял меня с полуслова и обещал поддержку. Когда его вызвал к себе Косыгин, Федоров сказал:

— Главдорстрой согласен выполнить эту работу при условии, если Госплан включит ее в наш план и выделит деньги.

— Сделаем это,— коротко заключил Алексей Николаевич.

И через несколько дней мы получили ответ Госплана СССР: постройка дороги от станции Шестихино до поселка Борок включена в план дорожного строительства 1959 года по Ярославской области, одновременно отпускались деньги. Стоит ли говорить, с

каким ликованием наш институт встретил это решение. Радовались не только в Борке, но и во всем районе.

Строилась дорога трудно. Возникло множество проблем, которые порой казались просто неразрешимыми. Мы должны были добыть и подвезти балласт — речной песок и шлак для насыпи. Много тысяч тонн песка пришлось перевезти нам с берегов реки баржами и автомашинами. Неоценимую помощь оказал нам управляющий трестом Череповецметаллургстрой Дмитрий Николаевич Мамлеев, который вместе с комбинатом построил заодно и большой красивый город. Иван Павлович Бардин, частенько навещавший Череповец, в одну из поездок взял меня с собой. Там я и познакомился с Мамлеевым. Он успешно прошел школу академика Бардина и принадлежал к послевоенному поколению талантливых командиров производства. Мамлеев обещал помочь и помог.

К осени 1959 года от железнодорожного поселка протянулось асфальтированное шоссе до самого Борка. Теперь путь от Шестихина до института занимал 20 минут.

Постепенно наш институт превратился в солидный научный центр. В Борок стали приезжать на стажировку, на симпозиумы и для ведения исследований научные работники из различных городов России, из союзных республик, а затем мы приняли и первых иностранных ученых. То, что институт располагался в непосредственной близости к изучаемым объектам, давало ему неоспоримые преимущества. Возникали новые научные задачи, строились и вступали в число действующих новые лаборатории, но по-прежнему одной из главных оставалась проблема рыбохозяйственного освоения водохранилищ.

Принято думать, что сущность этой проблемы состоит в рационализации лова рыбы и в разработке методов рыборазведения. Эти вопросы очень важны, но ими занимаются рыбохозяйственные институты. Наш же институт вел более общие и одновременно более глубокие исследования, которые имели своей целью дать теоретические обоснования для разумного ведения рыбного хозяйства.

Чтобы правильно вести рыбный промысел на водохранилищах, нужно прежде всего иметь представление о размерах их рыбных запасов. Но для этого необходимо знать плодовитость рыб, скорость их размножения, роста, потребность в пище, условия среды и т. п.

При организации рыбного промысла нужно не только стремиться к тому, чтобы вылавливать больше рыбы. Непременно следует заботиться и о том, чтобы не подорвать рыбные запасы. Всем известны случаи, когда в результате бездумного лова рыбы бога-

тейшие водоемы истощались. Так было, например, на Азовском море, где пришлось на несколько лет вообще прекратить лов рыбы.

В 1961 году я выступил с отчетом о работе института в Ярославском обкоме партии. От имени коллектива я мог с чистой совестью сказать, что исследования, проведенные в «Борке», имеют немаловажное практическое значение для рыбного хозяйства, по крайней мере для волжских водохранилищ. Я рассказал о завершенном комплексе многолетних изучений процесса формирования фауны водохранилищ. Этот труд имел важное значение для планирования мероприятий по рыбохозяйственному освоению водохранилищ как при их проектировании, так и при эксплуатации.

Вокруг «Борка» были идеальные условия для охоты и для рыбалки. В поймах Волги и ее притоках гнездилась масса водоплавающей птицы, а весною и осенью во время перелета птиц здесь отдыхали несметные стаи. И рыбы кругом было в изобилии: судак, лещ, щука, множество всякой мелочи. И хотя я был заядлым охотником и рыболовом, когда я стал директором «Борка», сразу дал себе зарок не брать здесь в руки ни ружья, ни рыболовных снастей, чтобы не подавать примера другим. Больше того, мы добились, что Ярославский облисполком объявил территорию «Борка» и прилегающих к нему лесных и водных угодий заказником, где круглый год запрещалась охота и лов рыбы. Коллектив института взял на себя охрану заповедника.

С начала сезона охоты воздух кругом гремел от выстрелов, а в заказнике преспокойно плавали утки и гуси и совсем близко подпускали к себе лодки с людьми, словно зная, что здесь человек не тронет их.

Но «Борок» наш был островок в море. С болью в сердце смотрел я, как жестоко, как неразумно уничтожаются рыбные запасы не только браконьерами, но и колхозами. Чаша терпения переполнилась, когда браконьеры оказали вооруженное сопротивление нашим сотрудникам, которые совершали на малом судне экспедиционный рейс и попытались помешать им ловить рыбу во время нереста.

Надо было бить во все колокола, поднять общественность в защиту рыбы.

Мы организовали в «Борке» в 1960 году большое совещание, пригласили ученых из Москвы, Ленинграда и других городов, руководителей рыбохозяйственных организаций, председателей и бригадиров рыболовецких колхозов Ярославской, Вологодской и близлежащих областей. Я был рад, что приехал в «Борок» Александр Акимович Ишков.

Наши ихтиологи тщательно подготовились к этому заседанию. На повестке дня был только один вопрос: о запрещении лова

рыбы в период нереста на Волге и в водохранилищах. Разговор шел откровенный и не для всех приятный. Наши ученые оперировали фактами, и только фактами. Весной рыба идет па нерест, идет густыми косяками, не замечая опасностей, словно очумелая. В эту пору браконьеры и ставили сети, а крупную рыбу били острогами с лодок. В это же время и многие рыболовецкие колхозы, работавшие с прохладцей весь год, выходили на промысел и за две недели давали годовой план улова рыбы. Ученые говорили и о том, что колхозы используют рыболовные сети с очень мелкой ячеей, через них даже головастик не проскочит. Так уничтожались рыбные богатства.

Рыбаки сидели притихшие. Действительно, с фактами не поспоришь.

Совещание приняло ряд конкретных рекомендаций: полностью запретить рыбный промысел в период весеннего нереста, объявить беспощадную борьбу с браконьерством, запретить лов рыбы сетями с мелкой ячеей.

Свои рекомендации мы разослали руководителям рыбной промышленности и в областные исполкомы городов Поволжья. Очень скоро мы получили ответ. Ярославский, Куйбышевский, Ульяновский и Волгоградский облисполкомы вынесли постановления, узаконившие наши рекомендации. Всюду была усилена служба рыбнадзора. Борьба за сохранение рыбных богатств Волги встала на практические рельсы. Коллектив института активно включился в эту борьбу. Как только начинался нерест, на ноги поднимался весь наш коллектив. Все суда института высылались на охрану рыбы, а река была разделена на охранные зоны. Каждый наш начальник экспедиции был одновременно и инспектором рыбоохраны.

Почин института был подхвачен широкой общественностью. Вместе с работниками рыбнадзора и милицией выходили на реку на катерах и лодках бригады коммунистов и комсомольцев из городов и сел.

Фронт работ института из года в год расширялся, возникали все новые проблемы. Такой, например, была проблема защиты гидросооружений от обрастаний различными организмами. На некоторых ГЭС это обрастание приняло размеры стихийного бедствия, и к нам посыпались запросы от руководителей гидроэлектростанций и городского водоснабжения, проектных организаций. Признаться, я раньше и не слышал о дрейссене, а тут этот моллюск стал главной заботой нашего коллектива, и какое-то время все разговоры велись только вокруг него.

Дрейссена — небольшой моллюск. Оседая на подводных предметах, образует колонии, подчас огромные. Когда дрейссена проникает в трубы, подающие воду к турбинам ГЭС, или в трубы водозаборных станций, то не только уменьшает их площадь, но порой полностью их закупоривает. Известны случаи и у нас и за рубежом, когда дрейссена выводила из строя ГЭС и водопроводы.

Была очевидна необходимость изыскать надежные способы борьбы с дрейссеной.

Когда началось строительство Куйбышевской ГЭС и создание водохранилища, жизнь поставила нас перед необходимостью организовать там филиал Института биологии водохранилищ. Директором Куйбышевской биостанции был назначен кандидат биологических наук Н. А. Дзюбан. Он развернул экспериментальные работы, и уже через год были получены первые практические рекомендации борьбы с дрейссеной. Разумеется, эти эксперименты базировались на основе глубокого изучения биологии и физиологии моллюска, которое велось в «Борке».

И еще одна проблема занимает коллектив института с момента его организации и до наших дней. Это борьба с загрязнением водоемов промышленными и бытовыми стоками.

В наше время загрязнение вод стало глобальной проблемой. Отрадно отметить, что коллектив ученых «Борка» одним из первых включился в борьбу за охрану природы и ведет ее уже третье десятилетие.

Шли годы, коллектив института рос и количественно и качественно. Если в январе 1952 года на биостанции работало всего 8 научных работников, то десять лет спустя уже свыше 30 докторов и кандидатов наук, а всего в штате института трудилось 450 человек. Действовала крепкая партийная организация. В ней было 70 членов и кандидатов партии. Комсомольская организация насчитывала 96 человек. Коммунисты задавали тон всему коллективу, были душой всех наших начинаний. Нам много помогали Ярославский обком КПСС, Некоузский райком партии. Коммунисты института активно участвовали во всех политических кампаниях, проводимых обкомом и райкомом партии, считали культурно-воспитательную работу на селе своим долгом.

Атмосфера в институте — или, как теперь говорят, моральный климат — во многом зависела от прекрасного человека и большого ученого Бориса Сергеевича Кузина. Кузин был моим заместителем по научной части почти 15 лет. Талантливый воспитанник Московского университета, он обладал блестящим умом, широким кругозором. Кроме своей основной научной профессии — энтомологии — Кузин знал очень многое, был энциклопедически образован-

пым человеком. Борис Сергеевич свободно разбирался в тех сложных проблемах, которые нам приходилось решать, и пользовался в коллективе непререкаемым авторитетом. Мы работали с ним в полном контакте.

Борис Сергеевич страдал тяжелым пороком сердца, но стоически переносил болезнь и работал, пока доставало сил. В 1970 году он стал пенсионером, однако не ушел из института и еще три года был консультантом.

Как и многие сотрудники института, Кузин был влюблен в Борок и, выйдя на пенсию, не покинул его, не возвратился в Москву, где имел квартиру.

Когда болезнь совсем свалила его с ног, он написал своего рода завещание, которое просил друзей прочитать после его смерти. Письмо это было зачитано на собрании коллектива.

«Больше всего мне хочется, чтобы после моей смерти институт сохранял возможно более высокий научный уровень в своих исследованиях...

...Для сохранения красоты Борка, при любом его дальнейшем строительстве, необходимо сохранить без всякой застройки участок луга и леса от парка до северной границы Борка...

...Совершенно необходимо всячески поддерживать способную научную молодежь. Но в то же время внушать молодым сотрудникам, что без большого и серьезного труда в науке ничего ценного получить нельзя. Нужно всеми силами добиваться отчетливого понимания разницы между настоящей научной продуктивностью и научной карьерой. Но эту разницу должны твердо знать прежде всего сами научные руководители.

Всем остающимся напоминаю, что создать наш институт было очень трудно. В зто дело была вложена огромная работа многих людей. Но ее было бы недостаточно без счастливого стечения некоторых обстоятельств, начиная с того, что к его организации был привлечен И. Д. Папанин. Но и он без необходимых людей не создал бы научного учреждения, которое в настоящее время достаточно себя зарекомендовало и имеет все основания к дальнейшему усилению своего авторитета. Но даже и теперь развалить институт можно очень легко. О том, чтобы этого не произошло, должен заботиться каждый его сотрудник...»

К ведущим ученым, что работали с первых лет становления биостанции и создали славу новому институту, нужно добавить имена ученых, которые пришли к нам позже, но также оставили след в истории института. Это доктора наук М. М. Камшилов, С. М. Драчев, Б. А. Скопинцев, Б. А. Вайнштейн, М. А. Фортунатов, В. И. Рутковский, Б. К. Штегман, Б. В. Краюхин, Н. В. Бодрова, Г. Д. Гончаров.

По мере своего развития институт еще раз изменил свое название. Б. С. Кузин, Ф. Д. Мордухай-Болтовской, М. М. Камшилов и другие ведущие ученые подняли вопрос о том, что название Институт биологии водохранилищ не соответствует содержанию его деятельности, которая ведется в гораздо больших масштабах.

По просьбе Ученого совета и дирекции института его работа была обсуждена в Отделении биологических наук, а затем на заседании Президиума АН СССР.

Президиум Академии наук СССР постановил Институт биологии водохранилищ АН СССР переименовать в Институт биологии внутренних вод АН СССР.

Так со временем наш институт стал головным научным учреждением Советского Союза по проблеме изучения биологии пресных вод.

Сегодня институт известен далеко за пределами нашей страны. В нем проводятся и всесоюзные научные конференции, и международные симпозиумы. Только за 1972—1976 годы в лабораториях института вели исследования свыше 400 ученых, аспирантов и преподавателей вузов нашей страны и 36 зарубежных ученых — из Польши, Венгрии, Болгарии, ГДР, Чехословакии, Кубы, США, Франции.

Институт — одно из ведущих научных учреждений страны в области исследований окружающей среды, рационального использования биологических ресурсов внутренних водоемов и их охраны. Наш «Борок» — головное учреждение по изучению влияния загрязнителей на водные организмы и экосистемы водоемов, играет важную роль в осуществлении советско-американского соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды. В рамках советско-английского сотрудничества институт ведет исследования в области разработки научных основ контроля качества поверхностных вод по гидробиологическим показателям. Представители института участвуют в работе постоянной советско-шведской комиссии по охране вод Балтийского моря от загрязнения.

Коллектив института стремится сочетать теоретические работы с практическими. Так, например, перед началом летнего лова рыбы в Волжском бассейне институт созывает производственные совещания представителей рыболовецких колхозов и уточняет вместе с ними районы промысла, определяет нормы вылова разных видов рыб, рекомендует орудия лова. Эти мероприятия позволяют поддерживать рыбные запасы и рационально их использовать. Научный коллектив изучает круговорот органического вещества в водоемах и разрабатывает научные основы повышения их полезной продуктивности.

Под руководством В. И. Романенко созданы новые методы очистки сточных вод от ядовитых окислов с помощью бактерий. Это очень важное открытие широко внедряется на многих предприятиях нашей страны и вызвало большой интерес за рубежом.

Ученые «Борка» активно участвуют в большинстве научных и народнохозяйственных начинаний, связанных с проблемами биологии пресноводных водоемов, которые проводятся в нашей стране. В каком бы районе нашей страны эти начинания ни возникали, сотрудники «Борка» едут туда. Ученые института много работают и за рубежом. Первым вышел на международную арену Ю. И. Сорокин. Труды Сорокина о процессах создания первичной биологической продукции в водной среде принесли ему мировую известность. По приглашению ЮНЕСКО Юрий Иванович работал на тропических островах Тихого океана, где вместе с американскими учеными провел ряд интересных исследований. Научные работники института А. В. Монаков и В. П. Курдин почти год провели в Судане — помогли местным ученым изучить биологические ресурсы зоны реки Нил и разработать мероприятия по использованию ее природных богатств. На Кубе несколько месяцев трудились доктора биологических наук А. Г. Поддубный и В. И. Романенко, гидробиолог И. Е. Пермитин и два лаборанта.

«Борок» создавал большой коллектив. Велика заслуга научных работников, но не меньшая — строителей, дорожников, врачей, учителей, кто отдал институту десятилетия и работал, как говорится, не за страх, а за совесть.

Трудно перечислить всех тех, кто помогал создавать «Борок». Но все же мне хочется выделить участие главного инженера Управления делами Академии наук СССР Дмитрия Васильевича Харитонова. Именно вместе с Харитоновым совершил я первые выезды в биологическую станцию «Борок», вместе с ним разрабатывал основные направления работ по строительству нового Борка и в течение многих лет получал от Харитонова большую помощь во всех работах. В один из его последних приездов в Борок я навестил его в гостинице, где он остановился. Сидя в комфортабельном номере, глядя на заснеженные березы и уютный поселок, Харитонов вдруг спросил:

— А помните, Иван Дмитриевич, наш первый приезд в Борок?

— Хорошо помню. Ну и что же?

— Надеюсь, вы не забыли, где и как тогда мы с вами жили? Голову негде было приклонить. Спали на письменных столах в холодной конторе. А теперь? Даже не верится, что на нашей с вами памяти здесь такая глушь была...

Повторяю, многих трудов стоил всем нам Борок. Немало и сил и здоровья, бессонных ночей отнял он и у меня. Это — мое

кровное детище, моя гордость. А с детищем всегда трудно расставаться.

Но настал день, когда мне пришлось это сделать. Возраст берет свое — от него не уйдешь. Конечно, связи с «Борком» не прервались. Ко мне и сегодня приезжают оттуда с разными просьбами, и я продолжаю охотно помогать институту и словом и делом. То, с чем связан был кровно два десятка лет, нельзя вычеркнуть из жизни, нельзя выбросить вон из сердца и памяти.

Впервые я посетил Борок уже как гость в апреле 1974 года, когда получил такую телеграмму:

«Дорогой Иван Дмитриевич, Вас, организатора и создателя института, нашего постоянного незаменимого вдохновителя и защитника, будем бесконечно рады видеть 26 апреля, когда коллектив будет отмечать 250-летие Академии. По поручению коллектива Буторин, Романенко, Литвинов, Гречанов».

Ну как было не откликнуться на такое приглашение!

Мне предоставили честь открыть юбилейное заседание Ученого совета. Большая аудитория была переполнена. Здесь собрались все сотрудники института, приехало много гостей из Ярославля, Рыбинска, Некоуза. Я рассказал о том, каким был Борок 22 года назад и какую колоссальную работу провел коллектив, чтобы превратить его в образцовый научный центр. Было много выступлений. Мне был преподнесен приветственный адрес от областного комитета партии.

Должен сказать, что если на первых порах областные организации несколько недоверчиво посматривали в сторону «Борка», то вскоре убедились, что на территории области создается новое передовое научное учреждение, и резко изменили свое отношение к нам. В тесном контакте работали мы и с руководителями Некоузского района.

В тот мой приезд я наконец нашел время прочесть Книгу отзывов о работе института. Записей много. В них и благодарность за гостеприимство, и восхищение увиденным, и добрые пожелания дальнейших успехов.

Так, Джефри Фрайер, доктор наук из биологического общества Великобритании, пишет, что он был «очень удивлен масштабами института, который, несомненно, представляет крупнейший институт такого рода в мире».

Японский ученый Ш. Хори, работающий на гидробиологической станции университета города Киото, оставил такую запись: «Я — первый посетитель из Японии. Безусловно, это одно из лучших лимнологических учреждений мира».

В институте часто и подолгу трудились научные работники из социалистических стран. Уезжая, почти все они писали в Книге

отзывов добрые, благодарные строки. Я приведу только такую краткую запись:

««Борок» совсем очаровал меня. Высокий уровень научных работ, отличная аппаратура и, главным образом, люди — хорошие специалисты, интересные и очень, очень милые. Уезжаю, надеясь, что будет у меня возможность снова сюда приехать. Ева Камлер, Институт экспериментальной гидробиологии, Варшава, Польша».

Все эти отзывы искренни, написаны от чистого сердца, а не просто дань вежливости.

На этом я заканчиваю рассказ о «Борке». Конечно, за пределами главы осталось очень многое: не все проблемы назвал, не обо всех — достойных этого! — людях рассказал. Но ведь говорил же К. Г. Паустовский, что и день жизни — только один день — огромен и что описать его под силу разве что очень одаренному человеку. А история «Борка» — это много тысяч дней и сотни человеческих судеб, подчас очень сложных. Хотя, опять-таки, вряд ли бывают простые судьбы и простая жизнь.

ГЕОГРАФИЯ — НАУКА ТОЧНАЯ

В декабре 1975 года попал я в Тбилиси — там состоялся VI съезд Географического общества СССР. Общество это славно именами и традициями. Лучшая из этих традиций — активное вмешательство в жизнь, стремление помочь партии и государству решить сложнейшие проблемы взаимоотношений природы и человека. Число этих проблем быстро растет в наш стремительный, богатый открытиями и противоречиями век. Множатся и задачи, которые решают сегодня географы Советского Союза.

Так получилось, что, хотя я изъездил раньше нашу страну вдоль и поперек, в Тбилиси не был. И пожалел об этом. После московской метели нас встретил теплый и светлый, почти весенний день. Продавали цветы, и весь город с первой минуты показался нам спокойным и дружелюбным. Так оно и было. О грузинском радушии и говорить нечего, о нем все знают, и все-таки никогда раньше я не встречал такого.

За восемь дней работы съезда его делегаты прослушали в общей сложности 370 докладов на пленарных заседаниях и у стендов. Отчет о работе общества сделал вице-президент Географического общества СССР директор Института Арктики и Антарктики Алексей Федорович Трешников, ученый и путешественник, умный руководитель, обаятельнейший человек.

Я отдал обществу немало сил, а оно одарило меня дружбой выдающихся географов нашей страны, и работа в нем приносила то

глубокое удовлетворение, которое всегда дает живое общественное дело.

Географическое общество — одно из старейших научных объединений нашей страны — было учреждено еще в середине прошлого века — в 1845 году — по инициативе знаменитых русских ученых — мореплавателя, исследователя Арктики Ф. П. Литке, знаменитого естествоиспытателя К. Бэра, К. И. Арсеньева. Общество внесло бесценный научный вклад в изучение нашей Родины и сопредельных пространств и известно всему миру трудами таких исследователей и путешественников, как Н. М. Пржевальский, П. А. Кропоткин, П. П. Семенов-Тян-Шанский, Н. Н. Миклухо-Маклай, Н. И. Вавилов, и многих, многих других. Кроме центра, находившегося в Петербурге, общество организовало ряд своих отделов, главным образом на тогдашних окраинах империи — на Кавказе, в Иркутске, Ташкенте, но не имело филиала в Москве, где географы объединились в Московском обществе испытателей природы, организованном еще в 1805 году для содействия развитию естествознания и изучения природных богатств России. Это положение сохранялось и после Октябрьской революции, но стало анахронизмом, когда Академию наук перевели в Москву.

Географическое общество, имевшее в Ленинграде прекрасное собственное здание, богатую библиотеку, по традиции сохранило там свой организационный центр, а члены общества — москвичи (их насчитывалось тогда 257 человек) объединились в Московском филиале общества. Организационное собрание, которое мы считаем днем рождения филиала, состоялось 7 марта 1946 года. Московские географы доверили мне быть председателем филиала, и с тех пор 30 лет я им и состою. Сегодня Московский филиал — крупнейшая организация общества, объединяющая около 3 тысяч ученых-географов. Рассказать о них — это значило бы рассказать о большом вкладе нашей географической науки в дело строительства коммунизма. Но это тема отдельной большой книги, а может, и десятка книг. Другое дело — сказать несколько слов о тех людях, с которыми делил все радости и заботы в период организации и становления нашего филиала и во все годы его напряженной работы.

Прежде всего я хочу назвать двух своих товарищей, моих заместителей — Н. Н. Баранского и К. А. Салищева. Эти имена вошли в историю географии нашей страны.

Жизненный путь Николая Николаевича Баранского поистине замечателен. Сибиряк, профессиональный революционер, участник Таммерфорсской конференции РСДРП 1905 года, после Октябрьской революции член коллегии Народного комиссариата Рабоче-крестьянской инспекции, далее всемирно известный и самый крупный советский экономико-географ, Герой Социали-

стического Труда. Н. Н. Баранский поражал своим богатырским сложением и громоподобным голосом. Он удивительно ловко «взрывал» своим басом спокойно текущие заседания, неожиданно бросал яркие, всегда свежие, иногда парадоксальные мысли — и спокойствия как не бывало. Начинались яростные, всегда плодотворные споры. Я узнал его в день рождения филиала общества.

С Константином же Алексеевичем Салищевым познакомился много ранее. Его путь географа начался еще в 1926 году. Тогда на долю двадцатилетнего картографа выпала экспедиция с С. В. Обручевым. В эту экспедицию они и открыли хребет Черского, огромную горную систему на северо-востоке Азии, в ту пору совершенно неизученную землю. Я встретился с Константином Алексеевичем в середине тридцатых годов, когда в Арктическом институте он руководил огромными картографо-геодезическими работами по нашему Северу. Я очень благодарен К. А. Салищеву за ту неоценимую помощь, которую он оказывает мне как вице-президент Географического общества и мой постоянный заместитель. Благодарен ученому за неизменную ясность мысли и принципиальность при решении важных проблем.

Авторитет Географического общества был всегда настолько велик, что самые крупные ученые почитали за честь трудиться на посту ученого секретаря общества. После Октябрьской революции долгие годы ученым секретарем общества в Ленинграде был наш прославленный географ и ботаник академик Владимир Леонтьевич Комаров, сохранявший за собой этот пост и тогда, когда он стал в 1930 году вице-президентом Академии наук. И у нас в Москве учеными секретарями филиала плодотворно трудились профессора О. А. Константинов, Б. П. Орлов, Э. М. Мурзаев, П. Н. Степанов. Первый ученый секретарь — О. А. Константинов — крупный специалист по географии населения, коренной ленинградец, вскоре после Великой Отечественной войны вернулся на берега Невы. Гидролог и метеоролог Борис Павлович Орлов, ныне покойный, запомнился всем благодаря своему красноречию и благожелательности. Умелый организатор, он в годы войны был ректором Московского университета, а позднее первым вице-президентом Академии педагогических наук. Неизменно обходительный в обращении, Орлов много сделал, вопреки своей долгой и тяжелой болезни, для объединения московских географов.

Э. М. Мурзаев известен своими исследованиями в Центральной Азии, особенно в МНР, а также увлекательными книгами о своих путешествиях и происхождении географических названий. Всегда спокойный и невозмутимый, он создавал в филиале атмосферу уверенности и содружества.

Добрую память оставил по себе Ю. К. Ефремов, ученый секретарь филиала в 1955—1965 годах, физико-географ и член Союза советских писателей, автор многих трудов, научных и художественных, привлекший внимание географической общественности к самым острым проблемам современности, в особенности к охране природы.

За три десятилетия работы в обществе я встретил очень разных, очень хороших людей, знакомство с которыми украсило мою жизнь.

На съезде в Тбилиси я говорил о том, как работает, какие вопросы решает Московский филиал Географического общества, один из крупнейших в Союзе. За 30 лет число членов нашего филиала возросло больше чем в семь раз. Многообразны проблемы, которые мы решали, издано немало трудов. В филиале шесть отделений, 15 комиссий, три постоянно действующих семинара. Работают комитеты по пропаганде географических знаний, по проблеме «Общество и окружающая среда», редакционные коллегии, библиотечный совет.

Я глубоко убежден: с каждым годом роль таких обществ, как наше Географическое, будет возрастать. Ведь все важнее и острее становится проблема «Человек и окружающая среда», проблема сохранения экологического баланса.

Московский филиал Географического общества СССР много занимается вопросами охраны природы и разумного использования природных ресурсов. В решениях XXV съезда КПСС говорится о необходимости развивать научные основы рационального использования и охраны почв, недр, растительного и животного мира, воздушного и водного бассейнов. Этой задаче и посвящены основные усилия наших географов.

Наш филиал был инициатором и организатором Всесоюзной конференции «Климат — город — человек», работа которой нашла широкий отклик не только у советских, но и у зарубежных ученых. Мы провели большое совещание по проблемам рационального использования земельных ресурсов СССР, симпозиумы «Человек в системе: природа — общество», «Энергетика и окружающая среда» и другие.

Поскольку теперь роль Географического общества и работы его членов неизмеримо больше, чем была 50 и 100 лет назад, работа наша отнюдь не сводится к исследованию и описанию Земли. Теперь наша задача — помочь партии и государству решать важные народнохозяйственные проблемы, активно вмешиваться в жизнь, когда требуют обстоятельства. И мы по мере сил делаем это. Наши ученые не раз ставили на обсуждение проблемы, которые спустя несколько лет неизменно оказывались в центре внимания всего

советского народа. Д. Я. Арманд, Ю. К. Ефремов, Л. Н. Соболев, например, активно участвовали в подготовке закона об охране природы в РСФСР. Практические предложения, внесенные ими, вошли в окончательную редакцию закона. Наш филиал представил и проект постановления об организации работы по выявлению и учету природных объектов, надлежащих охране. Основные положения этого проекта вошли в программу Всесоюзного общества охраны природы. Члены Московского филиала Географического общества активно участвовали в работе комиссии при Госплане СССР, которая занималась заповедниками.

В. Е. Иогансон и Л. Б. Шейнин работали в комиссии Верховного Совета РСФСР, подготавливали проект Водного кодекса республики.

Московский филиал включает в себя работу 14 отделов, действующих в областных центрах — Брянске, Владимире, Воронеже, Горьком, Курске и т. д. Так что в филиал входит большая зона РСФСР.

Особо хочу отметить работы, которые ведутся в Брянске. Здесь по инициативе географов был создан комитет по Десне во главе с первым секретарем обкома партии М. Д. Крахмалевым. Глубоко уважаю этого человека. Все знают, сколько забот у секретаря обкома, как до отказа загружен его день, какие проблемы приходится решать ежедневно и ежечасно. Но М. Д. Крахмалев нашел время заняться проблемой сохранения водных ресурсов родного края, привлек к ней внимание широкой общественности. Были созданы школьные лесничества, которые помогают охранять леса и сажают новые; студенческие отряды обследовали гидрологический режим малых рек, питающих Десну. Река, находившаяся под угрозой обмеления, в результате мер, принятых партийными, государственными организациями и общественностью края, была спасена. И это отличный пример того, что человек может и должен стать защитником природы, разумным ее хозяином.

Мы устраивали совещания, на которых обсуждали вопросы качественной оценки земель, рационального их использования, разрабатывали методы оценки почв, везде и всюду отстаивали принцип комплексного подхода к решению задач сельского хозяйства, провели научную конференцию «Географические проблемы развития производительных сил центральных районов СССР». На наших заседаниях и конференциях обсуждаются нужды экономико-географического районирования, экономико-географические аспекты проблем социалистической интеграции, теоретические и методические вопросы географии промышленности и размещения промышленных предприятий, проблемы расселения, районной планировки и т. д. Все это очень важные и нужные для общества вопросы.

В своей работе общество опирается и на широкую сеть внештатных корреспондентов. Многие сотни любителей природы шлют нам свои фенологические заметки. Активно участвует общественность и в наших ежегодных конференциях, посвященных самым различным проблемам географической науки.

Отделения общества связаны с институтами Академии наук СССР, с высшей школой. Отделение учебной географии, например, много занимается вопросами совершенствования учебных программ по географии в школах и институтах.

Всю свою большую работу, а вернее, ее результаты, все, что нас, географов, тревожит и что служит предметом наших забот и обсуждений, мы стараемся довести до сведения и научной и широкой общественности. Систематически издаются сборники «Вопросы географии», печатаются сборники, посвященные отдельным проблемам — сейчас наш филиал выпускает восемнадцать таких сборников ежегодно. Большую работу ведет лекторий. И, что я считаю особенно важным, созданы два лектория для молодежи. Кому, как не молодым, полезны знания о природе! Скоро они возьмут из наших рук большое хозяйство большой страны, и надо, чтобы охрана природы, рациональное использование ее ресурсов были для нашей смены таким же кровным делом, как и для нас.

Съезд памятен мне не только актуальными перспективами работы, которые наметили географы страны, но и долгим сердечным разговором с первым секретарем ЦК партии Грузии Э. А. Шеварднадзе. Этот молодой еще и совсем седой человек запомнился мне глубоко диалектическим подходом к решению тех нравственных и хозяйственных проблем, о которых мы говорили.

ЕСЛИ ПОДВОДИТЬ ИТОГИ...

Английский писатель Сомерсет Моэм написал книгу «Подводя итоги», когда ему было шестьдесят лет. И, подведя итоги, прожил еще тридцать. Конечно, мне трудно рассчитывать на подобный вариант. Но коль скоро эта книга в основном о том, как осваивалась Арктика, как наша наука вышла в Мировой океан, то и мне пора подвести черту под своим рассказом об этом.

Недавно Юрий Александрович Сенкевич, известный всей стране ведущий «Клуба кинопутешествий», позвонил мне и попросил приехать на телестудию. Готовилась очередная передача об Арктике. В этом доме кого только не встретишь и чего только не услышишь! Я с радостью увидел Людмилу Георгиевну Зыкину, чей голос очень

люблю; поговорил с ней минутку. И мимоходом услышал из уст известного актера:

В огне и холоде тревог —
Так жизнь пройдет...

Остальные строчки забыл, а эти гвоздем засели в памяти.

Прошла ли жизнь? Пожалуй. И как раз «в огне и холоде тревог». Правда, выпало на долю и несколько тихих недель. Именно такие — тихие — дни запомнились мне после юбилея. Восьмидесятилетие мое прошло людно, было много встреч со старыми друзьями, много речей и даже стихов. Правительство наградило меня восьмым орденом Ленина, и это награждение вызвало новую волну поздравлений.

Юбилей — дело не очень веселое, когда тебе восемь десятков лет, прошел он удивительно хорошо, может быть, потому, что собрал я только старых своих друзей, тех, с кем пережил годы войны в Мурманске и Архангельске, и арктических капитанов, работавших со мной в Главсевморпути, старых полярников. Воспоминаниям не было конца, историям из жизни полярников — тоже.

После юбилея, в один из выходных дней решил я прочесть всю полученную почту, письма, телеграммы и адреса. И словно пошел обратно по собственной жизни. И еще — по земному шару, потому что телеграммы были из Арктики, Антарктиды, из Индийского, Атлантического и Тихого океанов, где ходят наши научно-исследовательские суда, а письма имели обратные адреса от Лондона до Владивостока. Обо мне вспомнили многие люди, и сейчас я хочу сказать им слова благодарности, потому что не в силах каждому ответить лично.

Написал мне Автоном Григорьевич Дурнавцев, бывший командир танка «И. Д. Папанин», живущий ныне в Ижевске. Низкий ему поклон. Почетный полярник Цветков закончил телеграмму словами: «Диксон, 1934. Бухта Тихая, 1936». Василий Терентьевич Сорокин из Ленинграда писал: «Вспоминаю наши встречи в 1921 году в штабе Черноморского военного флота». Четвертый «Б» класс средней школы № 11 поселка Снежное Донецкой области желал здоровья и рассказывал о своих успехах в учении. Поздравили семья Эрнста Кренкеля и Виктор Буйницкий. Таймырский окружной комитет партии. Знаменитый ученый, полярный исследователь Николай Урванцев желал «прожить столько же в добром здравии», что свидетельствует прежде всего о его неубывающем оптимизме, не сломленном крутыми поворотами жизни. Президент Академии наук Украины Борис Евгеньевич Патон написал мне много добрых слов. Тогдашний министр геологии, а ныне вице-президент АН СССР Александр Васильевич Сидоренко написал дорогие мне строки: «Мы, геологи, всегда помним, что вы были инициа-

тором и вдохновителем изучения геологии полярных территорий нашей Родины. С этих исследований началось открытие крупных месторождений газа, нефти, цветных металлов в заполярных районах нашей страны».

Прислал поздравление и очень дорогой мне человек Яков Ермолаевич Чадаев, с кем мне всегда легко работалось. А следующую телеграмму мне хочется привести целиком. Ее автор известный ученый, участник гражданской войны:

«Конечно, 80 не 50, но у тебя, браток, есть утешения: во-первых, 80 еще не 100, во-вторых, ты — Папанин, в-третьих, ты по возрасту не одинок. Поздравляет, приветствует дважды Героя приближающийся к папанинскому возрасту академик Минц».

Надо сказать, что мысль «ты по возрасту не одинок» — большое утешение. Я подумал, что есть повод для оптимизма, когда прочел телеграмму геолога Л. В. Громова: «У нас, старых полярников, сегодня праздник: Папанину 80 лет, и он в строю!» Это, наверное, и есть самое главное: оставаться в строю. Жизнь продолжается, пока ты трудишься и нужен людям. И еще подумалось о великом братстве тех, кто осваивал Арктику, о законной гордости старых уже людей: мы приходили в эти края первыми и строили дома и радиостанции, и на карте появлялась крохотная точка — обжитое место.

Были в юбилейной почте письма-исповеди, рассказ о прожитых десятилетиях; и письма-отчеты, последние в большинстве от тех, кто несет сегодня свою вахту в Арктике или Антарктиде.

В одном из писем полярники, рассказав о делах своего небольшого коллектива, подытожили: «Силами моряков, гидрографов, синоптиков, ученых многих специальностей Северный морской путь превращен в нормально действующую магистраль».

Да, партия и правительство неуклонно и планомерно вели курс на освоение Арктики. И успехи наши в этом деле, если сравнивать тридцатые и семидесятые годы, просто потрясающи. Когда-то, в бытность мою начальником Главсевморпути, когда наш коллектив строил в Арктике опорные пункты, суда, ходившие Северным морским путем, исчислялись единицами, потом — десятками. Ныне этих судов сотни. Под проводкой вначале совсем старепьких, дореволюционных, а потом новых, гораздо более мощных ледоколов ходили суда грузоподъемностью 1,5—3 тысячи тонн. Сегодня здесь ходят корабли водоизмещением 10, 20 тысяч тонн, а проводят их ледоколы, о которых мы и мечтать не могли, по крайней мере в первые послевоенные годы.

Новую страницу в освоении Арктики открыл атомный ледокол «Ленин». Но и он уже пройденный этап арктического судостроения. Сегодня работает «Арктика» — атомоход мощностью

70 тысяч лошадиных сил. Одной зарядки горючего «Арктике» хватает на несколько лет. Вступил в строй второй атомный ледокол типа «Арктики». Это «Сибирь».

Кстати, есть у атомоходов еще одно неоспоримое преимущество, очень важное в наше время: «Ленин», «Арктика», «Сибирь» практически не загрязняют окружающую среду.

Мы, старые работники Главсевморпути, радуемся, узнавая о таких переменах, о том, как заботами государства меняется к лучшему жизнь тружеников Крайнего Севера.

Но мы-то знаем, что Арктика остается Арктикой, злые бури, паковые льды и полярные ночи все те же.

Недалеко время, когда плавание в Западном районе нашей Арктики будет круглогодичным,— к этому идет дело. И, значит, круглый год будут стоять на вахте смелые и терпеливые люди.

Подтверждением этому событие, восхитившее мир. 17 августа 1977 года в 4 часа по московскому времени атомный ледокол «Арктика» впервые за историю мореплавания достиг Северного полюса. Новая победа советских ученых, кораблестроителей, полярных моряков. Новое свидетельство великого мужества советского человека. Рейс «Арктики» — победа не только его капитана Юрия Кучиева и команды атомохода. Это победа тысяч людей, строивших судно, создававших приборы и механизмы, прокладывавших курс корабля с великим знанием своего дела. И продолжение подвига всех тех, кто посвятил жизнь освоению высоких широт, безмерных ледяных пространств. Эта победа стала возможной благодаря титанической деятельности Коммунистической партии Советского Союза.

Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев послал участникам экспедиции к Северному полюсу, экспедиции в честь 60-летия Великого Октября, взволнованную и добрую телеграмму, пожелал им крепкого здоровья и дальнейшей плодотворной работы в развитии и совершенствовании судоходства на Северном морском пути — «главной национальной транспортной магистрали в Арктике».

Мы, старые полярники, гордимся теми, кто сегодня достиг на атомоходе «крыши мира».

Совсем в иных условиях работают сегодня экипажи и коллективы ученых и на научно-исследовательских судах, изучающие Мировой океан. С каждым годом их все больше, кораблей Академии наук СССР, и все весомей их вклад в развитие науки и народного хозяйства.

Правда, когда я смотрю на их названия, то порой не могу отделаться от чувства грусти и благодарности. Думаю, вы меня

поймете. «Профессор Визе». Человек, благословивший меня на работу в Арктике. «Космонавт Юрий Гагарин». Я знал и любил этого человека. «Академик Королев»... «Капитан Воронин»... «Капитан Мелехов»...

Знакомые имена капитанов, ученых — исследователей Арктики. Словно я опять встречаюсь с теми, с кем работал, дружил, спорил, с кем имел счастье быть знакомым. И все время вспоминаются строки Жуковского:

О милых спутниках, которые наш свет
Своим присутствием для нас животворили,
Не говори с тоской: их нет,
Но с благодарностию: *были*.

Но время безостановочно. И каждый день работы в ОМЭРе несет новые дела, новые заботы и впечатления.

Пришлось мне — впервые — побывать в Финляндии. Там строятся для Отдела морских экспедиционных работ АН научно-исследовательские суда. Поездка эта отложилась в памяти двояко: с одной стороны, непрерывные дела, а с другой — не яркая, но берущая за сердце красота тех мест, где мы были, их ухоженность и чистота.

Ехали мы — инспектор ОМЭРа капитан Глеб Николаевич Григорьев и я — по приглашению директоров фирм «Лайватеоллисуус» и «Холминг». Первая из них действует в городе Турку, вторая — в городе Рауме. Обе они входят в судостроительный сектор государственного предприятия «Валмет».

На верфи «Лайватеоллисуус» я стал крестным отцом судна «Профессор Богоров». Я рассказал рабочим верфи о Вениамине Григорьевиче, которого хорошо знал и имя которого теперь получил корабль, о работах Богорова и задачах, которые станет решать коллектив ученых на судне «Профессор Богоров», поблагодарил весь коллектив за хорошую работу. Ну и, как водится, разбив бутылку шампанского, пожелал кораблю «попутного ветра во все паруса и ровно семь футов под килем».

Парусов давно уже нет, а традиция осталась. Хорошая традиция, которая сближает людей и превращает в праздник день завершения большой работы.

Назавтра мы поехали по ленинским местам — по тому пути, которым В. И. Ленин уходил из царской России через Финляндию в Швецию. На берегу залива в одном из домиков В. И. Ленин заночевал. Дом этот перенесен в Параниен, небольшой городок, расположенный несколько южнее Турку. Теперь в этом доме музей.

Нас принял президент Финляндии Урхо Кекконен. Резиденция его расположена на окраине Хельсинки и запомнилась своим музыкальным названием — Тамминиэми, что в переводе на русский

означает «Сосновый мыс». Беседа не была длинной, но была дружелюбной и запомнилась мне той непринужденной сердечностью, которая редко бывает, когда встречаются впервые два ранее незнакомых человека.

Финские судостроители показали нам фильм «Ермак» — о первом судне серии строящихся для нас ледоколов. Много времени я пробыл непосредственно на верфях обоих предприятий и не могу не отметить: организация труда и мастерство рабочих заслуживают похвалы.

Теперь ОМЭР заказывает специальные суда в нескольких странах одновременно. И в этом ярко видны те перемены, которые произошли в нашей морской науке за последние четверть века. А всего в Академии наук я проработал 29 лет — больше трети своей жизни, занимаясь вопросами развития морской советской науки и экспедиционного флота.

От Арктики до Антарктики работают советские экспедиции, изучают толщу океанских и морских вод, жизнь на разных глубинах, дно морей и океанов, атмосферу над ними, космическое пространство. В последнее время все чаще слышатся слова: «Будущее человечества связано с океаном». Эта истина теперь уже не требует доказательств. Две трети земного шара покрыты водой, и естественно, что быстро растущее население планеты все больше будет нуждаться в пищевых, минеральных и энергетических ресурсах Мирового океана, развитии водных путей сообщений.

Сейчас мы работаем над созданием новых серий кораблей науки. Первенец одной из них — научно-исследовательское судно «Профессор Богоров», которое я окрестил в Финляндии,— мы передали недавно ученым Дальневосточного научного центра АН СССР, а второе подобное судно — «Профессор Водяницкий» — морским биологам Украины. Хабаровские и сретенские судостроители построили по заказу ОМЭРа и строят нам еще малотоннажные суда. Ведутся работы над проектом новой серии океанских кораблей науки, которые нам будут строить судостроители Польской Народной Республики.

Идут дни, идет и работа в ОМЭРе, и общественная в Географическом обществе. Есть еще и третья, которую трудно определить, какая она. Вроде бы личная, а вместе с тем и общественная. Больше десяти лет я был членом ревизионной комиссии ЦК партии, депутатом сначала Верховного, потом Московского Советов. Я давно уже не депутат, но письма все находят меня, даже если посланы в Москву без указания адреса. А раз так, значит, я обязан реагировать на них. И приходится хлопотать. Один молодой человек просит помочь ему устроиться работать на полярную станцию. Другой, пенсионер, спрашивает, как ему добыть справку, что он рабо-

тал в Главсевморпути, если организации этой давно не существует. Пятый — сын погибшего подводника — требует, чтобы я определил его сына, внука бывшего воина, служить непременно на подлодку... Многообразны человеческие заботы. Но я рад, что и сейчас еще могу кому-то принести пользу. Когда-то, до войны еще, я мимоходом пожаловался Емельяну Ярославскому, что одолели меня депутатские дела, вздохнуть некогда. А он ответил:

— Надо на каждого смотреть так, как будто это ваш первый посетитель.

Слова эти я запомнил, стараюсь относиться к письмам и посетителям так, словно каждая просьба, каждый человек первые. Только с годами все трудней. Но ведь сказал же кто-то, что самое главное — это то, что мы успеем сделать для людей. Я бы только добавил к этим словам: главное — это и сами люди, с которыми и для которых мы живем. Мне повезло, я встретил в жизни очень много хороших людей, они много помогали мне.

Сегодня наш образ жизни содержит в себе и устремленность в будущее, и атмосферу доброты и внимательности к людям и требовательности к самому себе.

Легко проложить на карте маршруты, по которым ты ходил в течение своей жизни, отметить пункты, в которых бывал. Но если бы существовала карта времени, то вся наша жизнь была бы отмечена на ней нашими делами и встречами с людьми. Пока я жив, буду счастлив новыми координатами на карте времени, которую попытался представить себе,— встречами с нашими советскими замечательными людьми.

СОДЕРЖАНИЕ